BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Verhandlungen der ersten Generalversammlung der Gesellschaft für die Errichtung der Dampf-Schifffahrt auf dem Main 1841 (Prachtex.)

Bamberg 1841

Don.Lud. XVI,18
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10729374-9

Don. Lud.
XVI 18

8° Don. Lud. XVI, 18.

Geschenk
Seiner Majestät des Königs Ludwig I.
aus
Höchstdessen Privatbibliothek.

Verhandlungen

der

ersten Generalversammlung

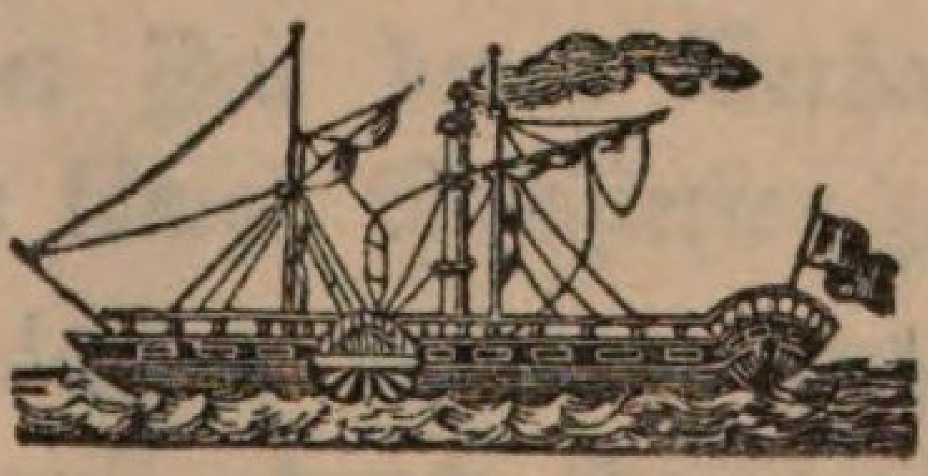
der

Gesellschaft

für die

Errichtung der Dampf-Schifffahrt auf dem Main

1841.



Bamberg.

Gedruckt in der Officin des literar. artist. Instituts.

Bayerische Staatsbibliothek München

Bayerische Staatsbibliothek München

Protokoll

der

ersten Generalversammlung

der

Gesellschaft für die Errichtung der Dampf-Schifffahrt auf dem Main,

abgehalten zu Würzburg am 16. und 17. November 1841.

Durch gemeinschaftliche Entschließung der königl. bayerischen Ministerien des königl. Hauses und des Aeussern, des Innern und der Finanzen vom 23. August 1841 war dem bisherigen provisorischen Comite eröffnet worden, daß **Se. Majestät der König** zu beschließen geruht haben, es solle das Comite nunmehr für die Einberufung der ersten Generalversammlung der Gesellschaft Sorge tragen und veranlassen, daß seiner Zeit deren Verhandlungen, Beschlüsse und Anträge an die königl. Ministerien zur Vorlage gelangen.

Diesem allerhöchsten Auftrage gemäß hat sich das provisorische Comite beeilt, durch Ausschreiben vom 20. Sept. 1841 die

Generalversammlung

auf den 16. November d. Js. hieher einzuberufen.

In Folge dieser durch die öffentlichen Blätter bekannt gemachten Einladung hatten sich heute im Saale des Theater-Gebäudes die in der Anlage 1. verzeichneten 105 Actien-Inhaber mit 943 Stimmen eingefunden.

I.

Der königl. Hr. Regierungsrath Hänlein, als von dem Präsidium der königl. Regierung von Unterfranken und Aschaffenburg hiezu speziell ernannter königl. Commissär, eröffnete die Versammlung mit folgenden Worten:

„Meine Herren! Mit wahrem Vergnügen eröffne ich heute die Versammlung als hiezu abgeordneter königl. Commissär; denn ein großer Zweck, die Förderung eines für den Handel und Verkehr unseres vaterländischen Mainstromes äusserst folgenreichen Unternehmens ist es, welcher diese Zusammenkunft veranlaßt. Mancherlei Hindernisse waren hinwegzuräumen, ehe der Gedanke, jenen Strom mit Dampfkraft zu beschiffen, zur Ausführung gebracht werden konnte. Aber wir sind nun zu diesem Zeitpunkte gelangt, und Ihre Theilnahme an dem hiefür begründeten Actienvereine beweist es, daß Sie allseitig dies bereits anerkannt haben. Lassen Sie uns nun mit Eifer der Erreichung des beabsichtigten Zieles entgegenstreben, aber zugleich nur mit kluger Vorsicht weiter schreiten, mit Vorsicht, welche nicht übertriebenen Hoffnungen und Selbsttäuschungen Raum giebt, nicht augenblicklichen Gewinn verlangt, eben deshalb jedoch desto sicherer durch dauernden Erfolg sich belohnt sieht. Was aber vor Allem ich Ihnen an das Herz lege, ist Erhaltung der Eintracht, festes inniges Zusammenwirken für die gemeinsame Sache, und in diesem Falle darf ich Sie des Schutzes und der thatkräftigen Unterstützung Sr. Maj. unseres allergnädigsten **Königs** auf das bestimmteste versichern. Möge unter solchem Schutz das begonnene Werk gedeihen und segenreiche Früchte bringen.“

„Unsere erste Aufgabe ist nun heute, Sie historisch von dem Gange des ganzen Unternehmens in Kenntniß zu setzen, und Ihnen von dem, was das provisorische Comite in dieser Beziehung gethan hat, getreue Rechenschaft vorzulegen. Das Comite-Mitglied Hr. v. Hornthal aus Bamberg hat es übernommen, Ihnen hierüber ausführlichen Vortrag zu erstatten, und ich ersuche Sie daher, diesen nunmehr anzuhören.“

II.

Das Comite-Mitglied von Hornthal erstattete hierauf Namens des bisherigen provisorischen Comite den umfassenden Vortrag über den Gang und dermaligen Stand des Gesellschafts-Unternehmens und der von dem Comite für dasselbe bewirkten Vorarbeiten, welcher in der Anlage 2. diesem Protokolle beigegeben ist.

III.

Herr Regierungs- und Kreis-Baurath Schierlinger trug sodann den Bericht vor über die Reise, welche er auf Ersuchen des Comite mit allerhöchster Bewilligung, in Begleitung des Gesellschafts-Mitgliedes Herrn Crailsheim von Würzburg, nach Frankreich, England, Belgien und dem Rhein gemacht hatte, um den Zustand und die Einrichtungen der Fluß-Dampf-Schifffahrt allda zu besichtigen, und an Ort und Stelle über die für den Main geeigneten Dampfboote die möglichst genauesten Erhebungen zu machen. Dieser Bericht ist in der Anlage 3. dem Protokolle beigefügt.

IV.

Der königl. Herr Commissär forderte die Versammlung jetzt auf, die Wahl eines Präsidenten und zweier Secretäre der Generalversammlung nach Anleitung des Artikels 25. der provisorischen Satzungen vorzunehmen.

Zu diesem Ende wurde jedem anwesenden Actionär ein Wahlzettel für die Wahl des Präsidenten und einer für die Wahl der beiden Secretäre behändigt.

Nach Abgabe und Eröffnung der Wahlzettel durch den königl. Hrn. Commissär war die Zeit so weit vorgerückt, daß derselbe, dem Wunsche der Generalversammlung entsprechend, die Sitzung aufhob, und deren Fortsetzung auf Nachmittag 3 Uhr anberaumte.

V.

Inzwischen stellte der königl. Hr. Commissär das Ergebniß der Wahl unter Zuziehung der Herren Bartels, Gätschenberger, Leo und Stein zusammen, welches folgendes war:

A) für die Stelle des Präsidenten erhielten v. Hornthal 713, Gätschenberger 171 Stimmen;

B) für die Stelle des ersten Secretärs erhielt J. G. Weimar aus Wertheim 689 Stimmen,

C) für die Stelle des zweiten Secretärs Rechtsanwalt Warmuth sen. aus Würzburg 229, Rechtsanwalt Warmuth jun. 202 Stimmen.

Ferner waren für Warmuth ohne speziellere Bezeichnung 274 Stimmen abgegeben; nebstdem erhielten Dr. Strecker aus Mainz 103, und Kaufmann A. Fischer aus Würzburg 77 Stimmen.

VI.

Um 3 Uhr hatten sich alle Mitglieder der Versammlung wieder eingefunden.

Der königl. Hr. Regierungs-Commissär machte das Resultat der Wahl bekannt, forderte zugleich die Versammlung auf, hinsichtlich der für Hrn. Warmuth ohne nähere Bezeichnung abgegebenen Stimmen sich auszusprechen, und nachdem dieselbe erklärt hatte, daß sie für Hrn. Warmuth senior gelten sollten, ersuchte der königl. Hr. Commissär das Mitglied v. Hornthal, die Function des Präsidenten, und die beiden Mitglieder Weimar und Warmuth sen. die Stellen als Secretäre der Generalversammlung zu übernehmen.

VII.

Der Präsident und die beiden Secretäre entsprachen dieser Aufforderung, indem sie zugleich der Versammlung ihren Dank für das ihnen durch ihre Wahl bethätigte

ehrende Vertrauen darbrachten, wobei insbesondere noch der Präsident sich dahin aussprach, daß er in seiner Berufung zu dieser Stelle ein erfreuliches Anerkenntniß der bisherigen Vorarbeiten des provisorischen Comite, und eine günstige, die Förderung des vaterländischen Unternehmens verbürgende Aufnahme der von demselben erstatteten Berichte und gestellten Anträge erblicken zu dürfen glaube.

VIII.

Der Präsident machte hiernächst der Versammlung den Vorschlag, die Berathung in der Art zu pflegen, daß zuerst die von dem bisherigen provisorischen Comite gestellten Anträge in Erörterung und Schlußfassung genommen, und dann die von einzelnen Mitgliedern etwa zu stellenden Anträge oder Wünsche in Berathung gezogen würden.

Die Versammlung erklärte sich einhellig damit einverstanden.

IX.

Der Präsident verlas sofort aus dem Hauptvortrage des Comite die am Schlusse desselben unter I. bis VII. enthaltenen Anträge, und es wurden hierüber nachstehende Beschlüsse gefaßt.

X.

1) Zur Prüfung der von dem Präsidium des provisorischen Comite vorgelegten Rechnung über seine Einnahmen und Ausgaben bis zum 15. November l. Js. wurde der Ausschuß gewählt, und zwar auf Vorschlag mehrerer Mitglieder der Versammlung ohne besondere einzelne Abstimmung durch Acclemation in den

Herren Rößler von Hanau,
„ Anton Fischer von Würzburg,
„ Dr. Stöcker von Mainz.

Der Präsident übergab denselben sogleich die Rechnung sammt Belegen mit dem Ersuchen, in nächster Sitzung Vortrag darüber an die Generalversammlung zu erstatten.

XI.

2) Die in dem Hauptvortrage unter Absatz II. gestellten Anträge

A) im Betreff des Beginnens des Gesellschafts-Unternehmens, sobald und da bereits 350,000 fl. von dem Gesammtcapitale der Gesellschaft zu vorläufig 500,000 fl. unterzeichnet seien, als Modification des Artikels 6. der Satzungen, und

B) hinsichtlich des in der Ministerialentschließung vom 23. Aug. l. Js. zu Artikel 29. Absatz 2. der Satzungen verlangten Zusatzes im Betreff der alljährlichen Vorlage des Tarifs zu höherer Genehmigung,

wurden nach kurzer Erörterung einstimmig angenommen.

XII.

3) Die unter Ziffer III. gestellten Anträge

A) daß sich die Gesellschaft auf dem Grund der mit solchen Modificationen definitiv anzunehmenden Satzungen für constituirt erkläre, und

B) somit die allerhöchste Sanction und definitive Concession nunmehr sich erbitte,

wurden gleichfalls ohne alle Debatte mit Acclamation genehmigt.

XIII.

4) Die unter Ziffer IV. vorgeschlagenen Beschlüsse

A) im Betreff der allerhöchsten Orts nachzusuchenden Durchführung der vollständigen Fluß-Correction Behufs der Beschiffung des Mains mit dem Frühjahre 1842 von Bamberg bis Mainz mit den Dampfbooten der Gesellschaft;

B) hinsichtlich der allerhöchsten Unterstützung von Seite der königl. bayer. Regierung bei den auswärtigen Main-Uferstaaten wegen Anerkennung der Concession und Vornahme der auf ihren Stromstrecken noch erforderlichen Correctionen;

C) eben so auf Herstellung einer gemeinsamen Schifffahrtsordnung, und

D) auf Beseitigung oder doch Erleichterung der an einigen Orten noch bestehenden Mainzölle,

wurden nach mehrseitiger Berathung einstimmig angenommen.

In Betreff der Vorlage des Tarifs wurde von einem auswärtigen Mitgliede bemerkt, es dürfte zweckmäßig sein, wegen solcher Vorlage auch bei den Regierungen der andern Uferstaaten Vorsehung zu treffen, um nicht seiner Zeit bei Beginn der Schifffahrt selbst hiermit in Aufenthalt zu kommen.

Die Discussion hierüber führte zu dem einstimmigen Beschlusse:

es solle in der an die königl. bayer. Regierung zu richtenden Vorstellung hinsichtlich der Verwendung bei den auswärtigen Regierungen auch hiefür deren vermittelnde Unterstützung nachgesucht werden, zugleich aber der Verwaltungsrath und resp. die Direction der Gesellschaft ermächtiget sein, die desfallsigen Unterhandluugen zum definitiven Abschlusse zu bringen.

XIV.

Im Laufe der hierüber gepflogenen Erörterung empfing die Versammlung von mehreren auswärtigen Mitgliedern die erfreuliche Mittheilung, daß von badischer und churhessischer Seite die befriedigendsten Aussichten zur förderlichsten Unterstützung des daselbst mit lebhaftester Theilnahme behandelten Unternehmens, insbesondere auf alsbaldigste Correction des Mainbettes eröffnet seien, welche Mittheilung die Versammlung mit der dankbarsten Anerkennung um so mehr entgegennahm, als auch von

bayerischer Seite gleich günstige Auspizien dargeboten sind.

XV.

Die unter Ziffer V verzeichneten Anträge, und insbesondere der auf

Eröffnung der Dampfschifffahrt auf dem ganzen Main von Bamberg anfangend bis Mainz mit dem Frühjahre 1842, und jedenfalls bis zur Eröffnung des Ludwig-Canales zwischen Nürnberg und Bamberg im Juli 1842,

so wie die unter A bis D vorgeschlagenen

Vollzugs-Ermächtigungen für Verwaltungsrath und Directorium

wurden ohne Discussion von der Versammlung durch einstimmige Acclamation angenommen, zu Beschlüssen erhoben.

XVI.

Der Präsident lud nunmehr die Mitglieder ein, die Wahl des Verwaltungsrathes nach Anleitung der Artikel 29 und 30 der Satzungen zu beschäftigen.

Zu dem Behufe wurde an jedes einzelne Mitglied der Versammlung ein gedruckter Wahlzettel vertheilt, versehen mit dem Verzeichnisse der für die einzelnen Städte und resp. Bezirke zu erwählenden Mitglieder des Verwaltungsrathes und ihrer Stellvertreter, dann ein Verzeichniß sämmtlicher zu diesen Functionen nach der Größe ihres Actien-Besitzes wählbaren Mitglieder.

Nachdem diese Wahlzettel von den einzelnen Abstimmenden ausgefüllt und dem Präsidenten übergeben waren, zeigte sich die Zeit so weit vorgerückt, daß das Ergebniß dieser Wahl durch Zusammenstellung der Abstimmungen heute nicht mehr erhoben werden konnte.

Auf den Vorschlag des Präsidenten wurde deshalb ein Wahlausschuß in den Personen des Präsidenten, der beiden Sekretäre und der Herren Bausewein, C.

Leo jun., Stein und Stahel gebildet, um die Wahllisten zusammen zu stellen und das Resultat möglichst bald vorzulegen.

Der Präsident constituirte sogleich diesen Ausschuß, erklärte die heutige Sitzung für beendigt und beraumte die folgende auf morgen Vormittag 11 Uhr an.

Fortgesetzt Würzburg den 17. Nov. 1841.

In der heute Vormittag 11 Uhr fortgesetzten Versammlung fanden sich, ausser einigen bereits abgereisten, die in der gestrigen Sitzung erschienenen Mitglieder ein.

XVII.

Der Präsident eröffnete der Versammlung das Ergebniß der Wahl des Verwaltungsrathes und seiner Stellvertreter wie folgt:

Verwaltungsräthe.	Stellvertreter.
Bamberg:	
v. Hornthal 886 Stimmen.	J. G. Keilholz 721 St.
G. M. Schwager 705 St.	H. Seelig von Schweinfurt 18 St.
Schweinfurt:	
G. Ch. Fichtel 735 St.	Wüstenfeld 222 St.
Kitzingen:	
Carl Leo jun. 869 St.	Valentin Leo 616 St.
Markt Steft:	
E. Günther 780 St.	F. Börger 675 St.
Markt Breit:	
W. Jänisch 673 St.	J. G. Kluge 484 St.
Würzburg:	
F. Gätschenberger 874 St.	F. B. Vornberger 566 St.
J. J. v. Hirsch 341 St.	H. Jansen 240 St.
Gemünden und Lohr:	
F. Stein aus Lohr 789 St.	Fr. J. Sickenberger von Lohr 203 St.

Verwaltungsräthe.	Stellvertreter.
Miltenberg:	
C. F. Bausewein 560 St.	M. C. Ditt 279 St.
Aschaffenburg:	
St. Kaden 693 St.	v. Rau zu Mainz 242 St.
Nebst diesen aus Bayern:	
A. F. Bauer zu Oberzell 753 St.	F. C. Stöber zu Markt Heidenfeld 374 St.
Bartels, königl. bayer. Consul zu Köln 719 St.	F. Frhr. v. Bobeck zu Heidenfeld 322 St.
Generallieutenant Freiherr v. Zandt zu Würzburg 545 St.	Jos. v. Hirsch in München 317 St.
Mainz:	
Dr. Strecker 616 St.	J. C. Röder 173 St.
Höchst:	
W. Graf von Bentheim 927 St.	J. M. Götzenleuchter aus Offenbach 261 St.
Frankfurt:	
J. J. Ohlenschlager 519 St.	M. A. Frhr. v. Rothschild, k. bayer. Consul 263 St.
Offenbach:	
d'Orville, Inhaber der Firma Gebrüder Bernard 285 St.	G. Marchand 182 St.
Hanau:	
G. A. J. Rößler 344 St.	G. Ch. Ossius 141 St.
Wertheim:	
J. G. Weimar 686 St.	C. W. Müller 177 St.

Nachdem die Wahl allerseits anerkannt worden, forderte der Präsident die in der Versammlung gegenwärtigen Gewählten auf, über die Annahme derselben sich zu erklären, welche auch von sämmtlichen zugesichert und worauf beschlossen wurde, die Abwesenden schriftlich davon in Kenntniß zu setzen, mit dem Ersuchen, sich gleichfalls über die Annahme zu erklären.

XVIII.

Auf Ersuchen des Präsidenten erstattete der mit der Prüfung der Rechnung des provisorischen Comite beauftragte Ausschuß durch sein Mitglied Hrn. Fischer Bericht.

Diese Rechnung schließt am 14. Nov. l. Js. ab mit

Einnahme	34,819 fl.	45 kr.
Ausgabe	2,383 „	57 „
Cassa-Bestand	32,435 fl.	48 kr.

Der Ausschuß erklärte durch seinen Referenten, daß irgend eine Erinnerung gegen diese Rechnung nicht zu machen, derselben vielmehr das Anerkenntniß der größten Sparsamkeit und Genauigkeit und somit vollständige Decharge zu ertheilen sei, womit sich nach Umfrage durch den Präsidenten die Versammlung einstimmig erklärte.

XIX.

Von mehreren Seiten wurde bei diesem Anlasse darauf angetragen, dem bisherigen provisorischen Comite für seine eben so umsichtige als thätige, und musterhafte ökonomische Leitung und Behandlung der Geschäfte den Dank der Gesellschaft auszusprechen, welches sofort durch die Versammlung mit Acclamation geschah.

Gleicher Antrag auf Dankbezeugung wurde gestellt für die Herren Regierungs- und Kreisbaurath Schierlinger und Crailsheim wegen ihrer unausgesetzt thätigen und für die Gesellschaft mit so äußerst geringem Kostenaufwand so nützlichen Bemühungen bei der von ihnen gemachten Reise, und von der Versammlung auf dieselbe Weise genehmigt.

XX.

Der Präsident trug vor: Nach Inhalt des allerhöchsten Ministerial-Rescripts vom 23. Aug. l. J. seien die Verhandlungen, Beschlüsse und Anträge der General-Versammlung durch das Präsidium der k. Regierung von

Unterfranken und Aschaffenburg allerhöchsten Ortes behufs der definitiven Bescheidung in Vorlage zu bringen. Sowohl die Befolgung dieser Anordnung, wie das Interesse der Gesellschaft selbst erheische, daß diese mit möglichster Beschleunigung geschehe. Eigentlich sei solche Aufgabe des Verwaltungsrathes resp. der Direction; da diese aber nicht eher sich constituiren könnten, als bis die dermal hier nicht anwesenden Mitglieder des ersteren von der auf sie gefallenen Wahl in Kenntniß gesetzt, und ihre desfallsigen Erklärungen eingekommen seien, sie sich alsdann hier versammelt hätten, so dürfte hiermit noch einige Zeit vorüber gehen, und da hierdurch jene Vorlage aufgehalten werden möchte, inzwischen auch mehrere andere Geschäftsbesorgungen sich ergeben könnten, so glaube er an die Versammlung den Antrag stellen zu sollen, sie wolle für solchen Fall Vorkehrung zur Vertretung der Gesellschaft bis zur förmlichen Constituirung des Verwaltungsrathes und der Direction treffen.

Einstimmig wurde hierauf beschlossen,

daß der Präsident und die beiden Secretäre inzwischen und bis dahin die Leitung der Geschäfte und die Vertretung der Gesellschaft zu besorgen, und somit in ihren dermaligen Functionen zu verbleiben haben.

XXI.

Der Präsident machte hiernächst den Vorschlag, da er selbst und der erste Sekretär ihren Wohnsitz nicht in Würzburg hätten, zur Beseitigung jedes Aufenthaltes in den Geschäften für sie beide Stellvertreter zu ernennen, und zwar für den Präsidenten Hrn. F. Gätschenberger, und für den Secretär Hrn. Dr. Warmuth jun.

Die Versammlung erhob diesen Antrag einstimmig zum Beschlusse mit dem Beifügen, daß alle Vorlagen an die königliche Regierung unverzüglich zu bewirken seien.

XXII.

Aus der Mitte der Versammlung ging der Antrag hervor, dem gestern erstatteten Hauptvortrag des provisorischen Comite mit Beifügung eines Auszuges aus den Berichten des Hrn. Regierungs- und Kreisbaurathes Schierlinger, nebst den Verhandlungen der General-Versammlung dem Drucke zu übergeben, und nicht blos an die Actionäre, sondern auch auf andere geeignete Weise dieselben alsdann zu vertheilen.

Die Versammlung erhob auch diesen Antrag einstimmig zum Beschlusse, und beauftragte das Präsidium mit unverweiltem Vollzuge.

Dasselbe wurde beschlossen hinsichtlich des Druckes der Satzungen, sobald sie die allerhöchste Sanction erhalten haben.

XXIII.

Der Präsident eröffnete der Versammlung, daß nunmehr die Frage noch zu erledigen sei, wie es mit der Verzinsung der von jetzt an auf neue Einzeichnungen von Actien anzuzahlenden zehen Prozente gehalten werden solle, da diese nur auf die der primitiven Unterzeichner vom 15. Juli l. Js. anfangend zukomme, spätere Einzeichner aber hierauf wohl keinen Anspruch machen könnten.

Die Versammlung beschloß,

daß für solche Anzahlungen die Verzinsung zu 5 pCt. vom ersten Tage des auf die Zeit der Einzahlung folgenden Monats beginnen solle.

XXIV.

Ferner wurde beschlossen,

daß die Ausfertigung der Promessen für neue Actienzeichnungen von jetzt an bis zur Constituirung der Direction durch den dermaligen Präsidenten, dann dessen Stellvertreter Hrn. Gätschenberger und

die beiden Secretäre, resp. deren Stellvertreter zu geschehen habe.

XXV.

Auf Vorschlag des Präsidenten wurde, nachdem das Protocoll der gestrigen Sitzung der Versammlung vorgelesen worden war, das der heutigen aber nicht sogleich vollständig redigirt werden konnte, zur Unterzeichnung des ganzen Protocolles, um die auswärtigen Mitglieder nicht deshalb hier zurückzuhalten, von der Versammlung einstimmig beliebt,

daß nebst dem Präsidenten und beiden Secretären noch die Herren F. Gätschenberger, J. J. v. Hirsch und F. Benckert-Vornberger das Protocoll unterzeichnen sollen.

Der Präsident setzte die Versammlung in Kenntniß, daß hiermit alle ihr zur Erledigung vorgelegenen Gegenstände erschöpft seien, und ersuchte die Mitglieder, ihre etwaigen Wünsche oder Anträge vorzubringen.

Als von keiner Seite weitere Anregungen erfolgten, vielmehr allgemein geäußert wurde, es sei für jetzt nur der möglichst rasche und erschöpfende Vollzug der gefaßten Beschlüsse zu wünschen, erklärte der Präsident:

Am Schlusse der Verhandlungen glaube er, die erfreuliche Pflicht erfüllen zu müssen, im Sinne und Namen der ganzen Versammlung der königlichen Regierung, insbesondere dem königl. Regierungs-Präsidium und dem königl. Hrn. Regierungs-Commissär den aufrichtigsten lebhaftesten Dank für die der Gesellschaft und ihrem Unternehmen bethätigte, eben so wohlwollende als kräftige Unterstützung darzulegen, und nicht nur um deren Fortdauer zur Ausführung des Unternehmens, sondern auch darum zu bitten, diese Gesinnungen des ehrerbietigsten Dankes mit gleichem ehrfurchtvollsten Gesuche allerhöchsten Ortes vertreten zu wollen.

Die ganze Versammlung erhob sich mit einhellig beistimmendem Zurufe.

Hiernach erstattete der Präsident der Versammlung noch seinen persönlichen Dank für das ihm bezeigte Vertrauen mit dem Versprechen, demselben ferner so viel ihm möglich zu genügen, und schloß mit den Worten:

„Der Geist der Eintracht, mit welcher das gemeinsame schöne Unternehmen und diese Versammlung begonnen, hat alle ihre Berathungen und Beschlüsse geleitet, hervorgerufen. Dieses vaterländische Werk ist nunmehr durch diese Versammlung ehrenwerther patriotischer Männer aus allen Theilen Frankens bis an den Rhein befestigt, in seiner Ausführung verbürgt. Daß diese jetzt rasch und kräftig, fruchtbringend und belohnend voranschreite von demselben Geiste der Eintracht begleitet und beschirmt, diesen Vorsatz mögen wir Alle beim Scheiden mitnehmen in unsere Heimath, und hier die erfreulichen Ergebnisse unseres Zusammenwirkens berichtend, gleiche Gesinnung sorgsam und werkthätig pflegen, damit alsbald das Silberband des Mains noch enger und stärker uns verbinde. Mit diesem Wunsche erkläre ich die erste General-Versammlung der Gesellschaft zur Errichtung der Dampf-Schifffahrt auf dem Maine für geschlossen."

Hierauf erhob sich der königl. Herr Commisär, dankte der Versammlung für die gegen das k. Regierungs-Präsidium und ihn geäusserten Gesinnungen mit der Versicherung, daß bei Fortdauer der bisher bewiesenen Eintracht man der kräftigsten Unterstützung der königlichen Regierung sich versichert halten dürfe und an dem Gelingen des vaterländischen Werkes nicht zu zweifeln sei.

Damit wurde das Protokoll geschlossen und die General-Versammlung beendigt.

Hänlein, königl. Regierungs-Commissär.

Dr. von Hornthal, Präsident.

J. G. Weimar, 1r Secretär. **Dr. Warmuth** sen., 2r Secretär.

F. Gätschenberger. J. J. v. Hirsch. F. Benkert-Bornberger.

Anlage 1.

Verzeichniß

der bei der General-Versammlung der Gesellschaft für die Main-Dampf-Schifffahrt

vom 16. und 17. November 1841 zu Würzburg gegenwärtigen Aktionäre.

1. Herr Altheimer, Dr. med. in Würzburg, mit 4 Stimmen.
2. „ Auvera, Michael, Kaufmann daselbst, — 2 St.
3. „ Bauer, A. F., Fabrikbesitzer zu Oberzell, — 12 St.
4. „ Bartels, kgl. bayer. Commerzienrath und Consul zu Cöln, Ritter des kgl. Verdienstordens vom hl. Michael, — 12 St.
5. „ Budden, großherzogl. hessischer Bürgermeister zu Offenbach, — 24 St.
6. „ Baer, C., Kaufmann und Güterbestätter zu Würzburg, . . . — 2 St.
7. „ Blachier, Gesellschafter der Handlung H. u. C. Oldenkott in Hanau, — 24 St.
8. „ Brehm, Seb., Kaufmann zu Würzburg, — 2 St.
9. „ Bausewein, Fr. Carl, Kaufmann zu Miltenberg, ... — 28 St.
10. „ Crailsheim, J. J., Kaufmann und Procuraträger des Wechselhauses J. J. v. Hirsch zu Würzburg, . . — 17 St.
11. „ Christin, Carl, Apotheker zu Gemünden, — 6 St.
12. „ Ditt, M. C., Kaufmann zu Miltenberg, — 20 St.

13. Herr Döring, Ferd., Kaufmann zu Würzburg, — 4 St.
14. „ Deuster, F., Weinhändler zu Kitzingen, — 8 St.
15. „ Edenfeld, S.. Kaufmann zu Würzburg, — 2 St.
16. „ Engert, J. M., Kaufmann zu Kitzingen, — 13 St.
17. „ Faber, J. C.. Kaufmann und Spediteur zu Wertheim, ... — 3 St.
18. „ Fichtel, C. G., Kaufm. zu Schweinfurt — 24 St.
19. „ Fischer, Anton, Kaufmann und Wechselgerichts-Assessor zu Würzburg, . — 6 St.
20. „ Fleischmann, F., Kaufm. zu Marktbreit — 16 St.
21. „ Fürther, fürstl. Löwenstein. Herrschaftsrichter zu Kreuzwertheim . — 1 St.
22. „ Gärtner, fürstl. Löwenstein. Oberamtmann zu Wertheim, . . . — 23 St.
23. „ Gätschenberger, Franz, Kaufmann und Wechselgerichtsassessor zu Würzburg, — 13 St.
24. „ v. Berg, F., Gesellschafter von F. Gademann u. C. zu Schweinfurt . — 4 St.
25. „ Geys, Fried., Kaufmann zu Würzburg — 14 St.
26. „ Götzenleuchter, Kaufm. zu Offenbach, — 24 St.
27. „ Gundlach, Posthalter zu Lohr, . — 20 St.
28. „ Gutensohn, Bau-Inspektor zu Würzburg, — 2 St.
29. „ v. Günther, Dr., Rechtsanwalt zu Würzburg, ... — 1 St.
30. „ Harrich, Oberzoll-Inspektor zu Wertheim, — 4 St.
31. „ Held, Jos., Kaufmann zu Würzburg, — 4 St.
32. „ v. Hirsch, J. J., Banquier zu Würzburg, — 24 St.
33. „ Höpfel, Kaufmann zu Bamberg, — 6 St.
34. „ Hofmann, Jos., Kaufmann zu Bamberg, — 10 St.
35. „ Hoffmann, Jos. Ant., Kaufmann zu Würzburg, ... — 2 St.
36. „ Holzwarth, Carl, zum Engel daselbst, — 24 St.
37. „ Holzwarth, G., zum Anker zu Miltenberg — 5 St.
38. „ v. Hornthal, Dr., k. Appell. Ger. Advokat zu Bamberg, . . — 12 St.
39. „ Ingenbrand, Rechnungs-Commissär zu Würzburg, ... — 1 St.
40. „ Kreuzer, Seb., Magistr. Rath zu Würzb. — 4 St.

41. Herr Kaden, S., Kaufmann und Magistratsrath 2c. zu Aschaffenburg, . . — 4 St.
42. „ Kaufmann, N., zu Würzburg, . — 2 St.
43. „ Keerl, Kaufmann zu Marktbreit, — 18 St.
44. „ Keinfeller, F., Weinhändler zu Mainstockheim, ... — 4 St.
45. „ Kinzinger, C. A., Kaufm. zu Würzburg, — 4 St.
46. „ Kluge, J. G., Kaufm. zu Marktbreit, — 24 St.
47. „ Kunz, J., Apotheker zu Lohr, . — 21 St.
48. „ Langlotz, F. A., zu Würzburg, . — 2 St.
49. „ Lauk, M., Kaufmann zu Würzburg, — 2 St.
50. „ Leo, Carl, jun., Kaufmann zu Kitzingen, — 24 St.
51. „ Leo, Heinr. Carl, Kaufmann und Fabrikbesitzer zu Kitzingen, . . — 6 St.
52. „ Leo, Val., Kaufmann daselbst, . — 8 St.
35. „ Marchand, Gustav, Kaufm. zu Offenbach, — 24 St.
54. „ Marx, J. M., zu Rineck, . — 1 St.
55. „ Mayer, Carl, Kaufmann zu Würzburg, — 12 St.
56. „ Mayer, Nepomuck, Kaufm. zu Kitzingen, — 24 St.
57. „ Mendel, Reinhard. zu Mainstockheim, — 8 St.
58. „ Michal, Athanas, Schiffereibesitzer zu Schweinfurt, ... — 2 St.
59. „ Müller, C. M., Kaufmann zu Wertheim, — 23 St.
60. „ Neuland, Valentin, Melbereibesitzer zu Würzburg, ... — 12 St.
61. „ Neuland, Stadtpfarrer zu Würzburg, — 4 St.
62. „ Oehninger, G. F., Partikulier zu Würzb. — 8 St.
63. „ Oehninger, Gregor, Kaufmann daselbst, — 14 St.
64. „ Plettner, Landger. Assistent zu Würzb. — 12 St.
65. „ Rath, Carl vom, Zuckerraffineriebesitzer zu Würzburg, ... — 4 St.
66. „ Röder, J. M., Kaufmann zu Würzburg, — 4 St.
67. „ Röhl, Conrad, zu Hanau, . — 4 St.
68. „ Rößler, C., zu Hanau, . . — 24 St.
69. „ Rub, Ant. Jos., Kaufm. zu Langenprozelten, — 7 St.
70. „ Runkel, Bürgermeister zu Wertheim, — 2 St.
71. „ Seelig, H., Schiffereibesitzer zu Schweinf. — 8 St.

72. Herr Schön, Seb., Schiffereibesitzer zu Würzb. — 4 St.
73. „ Schußler zu Lohr, . . . — 4 St.
74. „ Seelig, S., Schiffer zu Schweinfurt — 6 St.
75. „ Seißer, M. P., Kaufmann zu Würzburg, — 12 St.
76. „ Seißer, T., Partikulier zu Würzburg, — 4 St.
77. „ Seuffert, k. Kr. u. Stadtg. Rath zu Würzb. — 14 St.
78. „ Sickenberger, Kaufmann zu Lohr, — 4 St.
79. „ Silberschmidt, N., Tuchfabrikant zu Heidingsfeld . . . . . — 1 St.
80. „ Sitzler, Carl, Kaufmann zu Kitzingen, — 2 St.
81. „ Stahel, Carl, Buchhändler zu Würzburg, — 6 St.
82. „ Stein, Fr., Fabrikbesitzer zu Lohr, — 4 St.
83. „ Steppes, Direktor, aus Gemünden, — 7 St.
84. „ Stimmer, Ant. Steph., Kaufm. zu Würzb. — 2 St.
85. „ Stimmer, Appell. Ger. Assessor daselbst, — 2 St.
86. „ Stöber, Anton, Kaufmann daselbst, — 4 St.
87. „ Strecker, Dr., zu Mainz, . — 23 St.
88. „ Streng, k. Landrichter zu Gemünden — 3 St.
89. „ Then, Lud., Apotheker zu Würzburg — 1 St.
90. „ Treppner, Dr., Rechtsanwalt daselbst, — 1 St.
91. „ Treutlein, F., Kaufmann zu Würzburg, — 3 St.
92. „ Vornberger, F. Benk. Banquier daselbst, — 10 St.
93. „ Walter, Joh. D., von Hanau, . — 4 St.
94. „ Warmuth, Dr., sen., zu Würzburg, — 8 St.
95. „ Weber, zu Gemünden, . . — 1 St.
96. „ Weigand, F. J., Kaufmann zu Würzb. — 1 St.
97. „ Weimar, J. G., Kaufmann zu Wertheim — 23 St.
98. „ Weis, Michael, Kaufmann daselbst, — 3 St.
99. „ Wieber, Ph. Jos., Kaufm. zu Würzburg, — 12 St.
100. „ Wolff, Spitalgärtner zu Würzburg, — 1 St.
101. „ Wurzbach, Franz, zu Würzburg, — 12 St.
102. — Würzburg Stadtmagistrat durch Hrn. Bürgermeister Schwind — 12 St.
103. „ Zehner, C., Kaufm. u. Spediteur daselbst, — 12 St.
104. „ Ziegler, Carl, Partikulier zu Würzburg, — 4 St.
105. „ Ziegler, Adalbert, Kaufm. zu Würzb. — 4 St.

Anlage 2.

Bericht

des provisorischen Comite der Gesellschaft für die Dampf-Schifffahrt auf dem Main

erstattet

an die Generalversammlung dieser Gesellschaft

am 16. November 1841.

Verehrte Versammlung!

Die Zeit, in der wir Deutsche gegenwärtig leben, ist die der Bewegung, des Fortschritts, der Entwickelung aller physischen und geistigen Kräfte. Aus langem Winterschlafe aufgerüttelt durch die über unser Vaterland hingegangenen Stürme hat die belebende Wärme des Friedens sie zur Entfaltung, Blüthe und Frucht herangezogen. Diese nun gedeihlich zu pflegen, sie zur ersprießlichen Reife zu bringen, ist die schöne, ruhmvolle Aufgabe, welche den Fürsten und Völkerschaften Deutschlands geworden. Einig in dem Bestreben, solche zu erfüllen, sehen wir die deutschen Regierungen an der Spitze, wenn und wo es gilt, die geistigen und körperlichen Bedürfnisse ihrer Staatsgenossen veredelnd zu fördern, das intellectuelle und materielle Wohl ihrer Länder auf die möglichst größte Höhe dauerhaft zu erheben.

Gleich einträchtiges Bestreben, solchem Vorangange werkthätig, nach und entgegen zu kommen, Hand in Hand mit ihm die neu eröffneten Bahnen zu betreten, erblicken wir in allen andern Klassen der Bevölkerung.

Die heilsame Ueberzeugung, daß Gemeinsinn und Eintracht im Leben der Staaten die Hebel und Träger alles Guten und Großen sind, hat, wie bei ihren obersten Lenkern, so in jeglichem Theile der Bevölkerung Deutschlands tiefe Wurzel gefaßt; sie hat das Gefühl der eingeborenen Kraft und Tüchtigkeit neu belebt, und die klare Erkenntniß hervorgerufen, daß die Vereinigung aller Verwandten deutschen Stammes im Bewußtsein ihres rechten Wollens und Könnens die festeste Grundlage einer mächtigen ehrfurchtgebietenden Nationalität nach Innen und Aussen ist.

Der schöne Bund, welchen die Fürsten Deutschlands für sich und ihre Völker unter einander geschlossen, die würdige Haltung, in der dieser zur Beschirmung der einheimischen Besitzthümer dem Auslande sich gegenüber gestellt hat, die beruhigenden Bürgschaften, welche er der Ausbildung und Benützung der eigenen Mittel und Kräfte gewährt, sie sind es, unter deren überall schirmenden Aegide sich unser Vaterland wieder in die erste Reihe der Großmächte der civilisirten Welt gestellt sieht.

Deutschland ist wieder — Dank der weisen Festigkeit seiner Fürsten und der treuergebenen Thatkraft seiner Völkerschaften — ein Gesammtstaat, ein Land, ein Volk.

Die Schranken, welche seine Provinzen und Bewohner in ihrem eigenen Innern so lange getrennt, gespalten hatten, sind endlich gefallen, die lange zerrissenen Bande unter ihnen wieder geknüpft und gefestigt, die selbstsüchtigen Vereinzelungen und Widerstreite ihrer Interessen gelöst und ausgeglichen. Die moralische und politische Verbindung Deutschlands hat sich gleichmäßig und in Wechselwirkung mit seiner commerciellen und industriellen Vereinigung zu einer großartigen Gestaltung empor geschwungen, die Freiheit des gesammten Lebensverkehrs ein weites Feld frucht- und glanzvoller Wirksamkeit für

uns Alle eröffnet, und in freudiger Hoffnung können wir mit einem der Schöpfer dieser neuen Aera, mit dem königlichen Sänger, unserem Vaterlande zurufen:

Vorwärts, vorwärts geh' Dein Blick!
Vorwärts, vorwärts mußt Du gehen!

Kein bedeutsames Ereigniß, keine wichtige Hervorbringung auf dem unermeßlichen Gebiete der Völkerbewegung darf fortan spurlos an Deutschland vorüber gehen. Die europäischen und die transatlantischen Continente beginnen auch seinem Einflusse zinsbar zu werden; die mächtigen Geheimkräfte, welche dort das Räderwerk des gesellschaftlichen Verkehrs in Betrieb setzen, die wunderbaren Zauberfäden, welche ihre Wechselbeziehungen in einander verschlingen, sind auch für Deutschland keine unauflöslichen Räthsel mehr; ihre Ausbeutung, ihre Anwendung ist auch für uns ein Gemeingut, ja eine Nothwendigkeit geworden. Wir sind auf den Standpunkt gelangt, wo Nichtbeachtung, Nichtbenützung derselben verderblicher Stillstand, lebensgefährlicher Rückschritt wäre, und als Versuch zwerghaften Eingreifens in das gewaltige Schwungrad der Zeit sich schwer bestrafen würde.

Die großen materiellen Verbindungsmittel der bürgerlichen Gesellschaft in unserem Jahrhundert, Land- und Wasserstrassen, Eisenbahnen, Kanäle, Segel- und Dampfschifffahrt, in deren Besitz Nordamerika, England, Frankreich, Belgien, Holland, Oesterreich, selbst der so scharf sich absondernde europäisch-asiatische Norden, mehr oder minder sich gesetzt haben, finden an den Gränzmarken Deutschlands nicht mehr wie vordem ihren Endpunkt; die Schlagbäume, die Hemmketten, welche ehehin hier entgegen traten, sind gebrochen; das Herzland von Europa ist frei, der von kleinen Anfängen aus seiner Wiege, B a y e r n, durch Eintracht und Beharrlichkeit groß herangewachsene d e u t s c h e Z o l l- und H a n d e l s v e r e i n hat es dem Zuge aller dieser bewegenden und fortschaffenden Kräfte geöffnet.

Auch Deutschland besitzt jetzt seine gemeinschaftlichen Handelsstrassen, Kanäle, Eisenbahnen, Dampfschiffe, es tritt

auch hier mit gewichtiger Nebenbuhlerschaft gegen jene Länder hervor.

Ein System des allgemeinen deutschen Verkehrs und Handels ist — nicht mehr wie früher in kurz beschnittenem Duodezformat abgegliedert nach den engen Grenzen der einzelnen Provinzen — nach den naturgemäßen Verhältnissen des ganzen Landes in sich und seiner Stellung nach Aussen in den Grundzügen errichtet, seine gleichmäßige Entwickelung nach allen Richtungen nun das ehrenvolle Geschäft der einzelnen Regierungen und ihrer Angehörigen.

Bayern hat hiefür hervorragenden Beruf, besondere Verpflichtung. In der Mitte von Deutschland gelegen, von seinen drei schönsten Strömen, Donau, Main, Rhein, durchfluthet, bietet es alle Tragpunkte der großen Linienzüge zwischen dem Norden und Westen, dann dem Osten und Süden von Europa dar, und leitet den Handel auf den Wogen der Donau eben so nach und aus dem Oriente, Persien und Hindostan, wie auf den Wellen des Rheins nach den großen Weltmeeren, ihren Continenten und Colonien.

Die Eröffnung dieser größten aller Bahnen des Weltverkehrs durch die Verbindung des Rheins und der Donau, den Riesengedanken eines Jahrtausends — Bayern sieht sie verwirklicht auf das Machtwort eines Monarchen, der mit ungetrübtem Scharfblick die Entbehrungen der Vergangenheit, die Bedürfnisse der Gegenwart, die Erwartungen der Zukunft durchschaut, und durch ihre Begegnung die unberechenbaren Vortheile der Eröffnung des geradesten Völkerweges zwischen Europa und Asien, seine Benützung mit allen Betriebsmitteln der neuesten Zeit seinem Reiche zu sichern, und durch dasselbe ganz Europa zuzuwenden gedenkt.

Zu solchem Dienste haben bereits die Donau und der Rhein ihre Schiffe durch Dampfkraft beflügelt. Der Ludwig-Kanal selbst wird, soviel seine Beschaffenheit verstattet, seine Boote mit Schnelllauf versehen; nur das Verknüpfungsband zwischen ihm und dem Rheine, der Main kennt bei seiner Schifffahrt dergleichen Förderung noch nicht. Auch

bei ihm die Dampfkraft anzuwenden ist demnach unabweisliches Bedürfniß nicht bloß für Bayern, sondern für Deutschland und dessen Großhandel, zumal jetzt, da neben jener mächtigen Wasserstraße die Eisenbahn von Mitteldeutschland, welche in Bayern beginnend früher oder später ihre Radien nach Sachsen, Böhmen, Oesterreich, Italien und der Schweiz, nach der Weser, der Elbe, den Hansestädten entsenden, und mit dem nord- und westdeutschen Eisen-Bahn-Systeme sich verzweigen wird, ihre Hauptstapelplätze in Bayern an der Mündung des Ludwig-Kanals und dem Anfangspunkte der Main-Schifffahrt zu Bamberg findet.

Diese Lücke auszufüllen, den einzigen noch fehlenden Ring in die große Kette einzufügen, welche nicht als lähmende Fessel, sondern als electrische Leitung Deutschland durchziehen muß, ist somit eine Pflicht für Bayerns wie für Deutschlands Ehre und Wohlfahrt.

Ihr zu genügen, sind wir heute versammelt, denn die Einführung der Dampf-Schifffahrt auf dem Main ist es, die uns hier vereinigt.

Der Gedanke, den Main von Bamberg bis Frankfurt und Mainz mit einer Dampf-Schifffahrt zu beleben, trat schon zu jener Zeit näher, als die Schifffahrts-Verbindungen zwischen den Städten des Mains und des Rheins erweitert wurden. Der deutsche Zoll- und Handelsverein brachte auch diese glückliche Wirkung, damit den Vollzug der Wiener Congreßakte, dann der Rhein- und Main-Schifffahrtsakten hervor. Die Handlungs- und Schifferstände jener Städte traten in engeren Verein für die Herstellung regelmäßiger beschleunigter Schifffahrt, und vorzüglich war es wieder die bayerische Regierung, welche durch ihre Bevollmächtigten zu Mainz und Cöln, dann durch einen besonderen königlichen Commissär den Abschluß dafür erwirkte, dessen Folge der am 29. Januar 1837 zu Würzburg unter Leitung einer königlichen Regierungs-Commission errichtete Vertrag über die Schifffahrts-Verbindung zwischen den Städten des Ober- und Mittel-Mains, dann den Städten Frankfurt, Mainz und Cöln war.

Der königlich bayerische geheime Rath von Rau, Mitglied der Rhein-Schifffahrts-Commission von Seite Bayerns zu Mainz, hatte schon bei diesem Anlasse auf die Möglichkeit und Vortheilhaftigkeit der Beschiffung des Mains mit Dampfbooten bei der allerhöchsten Stelle hingewiesen, und als der damalige Präsident der königlichen Regierung von Oberfranken Freiherr von Andrian Werburg behufs der directen Schifffahrt zwischen Bamberg und Cöln und der Ausführung der darauf bezüglichen Verträge um diese Zeit den Main und Rhein bereist hatte, wurde auch von ihm derselbe Gegenstand lebhaft angeregt.

Das königliche Ministerium des Innern griff ihn mit gewohnter Einsicht und Energie auf, und er fand auch allerhöchsten Ortes so wohlwollende Berücksichtigung, daß schon damals durch Ministerialrescript vom 14. Oktober 1837 die Präsidien der königlichen Regierungen von Ober- und Unterfranken den Befehl erhielten, nähere Einleitungen dafür zu treffen.

Die Vorfrage war natürlich die technische und nautische Möglichkeit solcher Beschiffung nach der Beschaffenheit des Stromes. Diese konnte allerdings zu jener Zeit noch bedenklich erscheinen. Das Flußbett des Mains litt damals noch an großen Gebrechen, deren Beseitigung selbst für die gewöhnliche Segelschifffahrt sich unerläßlich zeigte; der Bau kleinerer Flußdampfschiffe mit geringem Tiefgange war noch vieler Vervollkommnung bedürftig, die Fluß-Dampf-Schifffahrt auf dem europäischen Continente überhaupt erst im Entstehen.

Deshalb konnte vom Jahre 1837 bis 1839 vorerst nichts weiter geschehen, als nähere Untersuchung über die Vorbedingungen der Ausführbarkeit solchen Planes. Diese gewährte jedoch schon damals um so mehr günstige Aussicht, als inzwischen auch die Dampf-Schifffahrt auf der bayerischen Donau ins Leben trat und im Kampfe mit ähnlichen, ja noch viel größeren Schwierigkeiten des Fahrwassers immer siegreicher wurde.

Alsbald begannen die Hemmnisse zu verschwinden, welche den Lauf des Mains bis dahin gefesselt hielten.

Der **König**, welcher die großen Wasserstraßen der Donau und des Mains für Bayern und noch vor Eröffnung des Ludwig-Kanals in vollem Umfange benutzbar wissen wollte, befahl in landesväterlicher Sorgfalt wie für die Donau so auch für den Main vollständige Correction, und bewilligte die nöthigen Mittel zu ihrer raschen Durchführung.

Gleichzeitig hatte der Bau der Flußdampfschiffe durch die Erfahrungen auf der Donau, der Elbe, der Seine, der Loire, der Mosel ꝛc. solche Verbesserungen erlangt, daß nunmehr an dem Dasein jener Vorbedingungen der Errichtung solcher Schifffahrt auf dem Main, an ihrer Ausführbarkeit selbst kein Zweifel mehr bestehen konnte.

Die königliche Regierung säumte nicht, den richtigen Moment erfassend, die früheren Verhandlungen deßhalb wieder in Betrieb zu setzen.

Ausgehend von dem Principe, daß die Freiheit des Verkehrs und der Schifffahrt ein Unternehmen dieser Art zunächst vereinten Privatkräften überweise, und dadurch seine Ausführung am Leichtesten und Erfolgreichsten sich bewerkstellige, wenn gleichmäßig der möglichste besondere Schutz der Regierung verliehen werde, wie dies bei der Donau-Dampf-Schifffahrt sich erprobt, schlug die Regierung hier denselben Weg ein.

Die Präsidien der königlichen Regierungen von Ober- und Unterfranken erließen mit Genehmigung des königlichen Ministeriums des Innern an mehrere Private zu Bamberg und Würzburg die ehrenvolle Aufforderung, sich der Bildung einer Gesellschaft für die Dampf-Schifffahrt auf dem Main zu unterziehen.

Mit aller Bereitwilligkeit wurden sofort Schritte hiefür gethan. Eine neuerliche Untersuchung des Flußbettes ergab bereits so bedeutende Verbesserungen des Fahrwassers, daß bei Fortsetzung der durchgreifenden Correktionen die Beschiffung mit geeigneten Dampfbooten nicht mehr zu bezweifeln war, und so fand im Mai 1839 zu Würzburg eine Berathung

statt, in deren Folge man sich, gestützt auf die Gutachten von Sachverständigen und die Zusicherungen der königlichen Regierung hinsichtlich der baldigen Hebung der technischen und nautischen Hauptschwierigkeiten, zur Bildung einer Actien-Gesellschaft für Herstellung der Dampf-Schifffahrt auf dem Main förmlich vereinigte.

Im Juni 1839 wurden an die königlichen Regierungen von Ober- und Unterfranken die hierauf bezüglichen Vorlagen übergeben.

Inzwischen hatte das Interesse für ein so wichtiges vaterländisches Vorhaben auch in anderen Städten des Mains und selbst am Rhein Anregung erhalten; auch von diesen kamen ähnliche Vorschläge für Bildung einer Main-Dampf-Schifffahrts-Gesellschaft allerhöchsten Ortes ein.

Der Regierung konnte solche Verbreitung der Theilnahme, solcher Wetteifer hiefür nur willkommen sein; sie fand darin eine Bürgschaft mehr für gedeihliche Ausführung. Sie säumte nicht, diese mehrseitige Bereitwilligkeit für die gute Sache zu benützen, und gab unterm 14. November 1839 durch ein Rescript des königlichen Ministeriums des Innern zu erkennen,

daß die Einführung und der Betrieb der Dampf-Schifffahrt auf dem Main, sowie die Concessionirung einer Actien-Gesellschaft hiefür in Absicht auf das öffentliche Interesse und die Ausführbarkeit im Allgemeinen nicht nur keinem Anstande unterliegen, sondern auch für die Beförderung des Handelsverkehrs zumal nach demnächstiger Vollendung des Ludwig-Kanals sogar als höchst wünschenswerth und ersprießlich erscheine; daß zu erwarten sei, die übrigen betheiligten Uferstaaten werden in Folge der deßhalb zu treffenden vorsorglichen Einleitungen sich zur Theilnahme geneigt zeigen, daß in Folge weiterer Anordnungen auch die zur Zeit noch hie und da an den unteren Stromstrecken des Mains und an dessen Ausfluß in den Rhein dem regelmäßigen Betriebe der Dampf-Schifffahrt entgegenstehenden Schwierigkeiten durch ange-

messene Correctionsarbeiten sich demnächst beseitigen werden, daß übrigens als das einfachste und zweckmäßigste Mittel zur Erreichung des gemeinschaftlichen Zieles, und als die sicherste Bürgschaft dafür die Vereinigung der beiderseitig aufgetretenen Interessenten erscheine; daß in dieser Voraussetzung **Seine Majestät der König** geneigt seien, der sich bildenden einen Gesellschaft eine Concession für die Dampf-Schifffahrt auf dem Main von Bamberg bis zur bayerischen Grenze auf längere Jahre zu bewilligen, auch wegen Ausdehnung dieser Concession auf die übrige Stromstrecke bei den betreffenden Regierungen das Nöthige zu veranlassen, überhaupt der allerhöchst zu concessionirenden Gesellschaft angemessenen Schutz gegen unstatthafte Concurrenz zu gewähren.

Durch diesen eben so weisen als erfreulichen allerhöchsten Ausspruch war der Grundpfeiler des Werkes gelegt. Um es jedoch in seiner Ausbildung zu sichern und zu fördern, wurde in demselben Ministerialrescripte weiter eröffnet, daß

zur Herbeiführung der Vereinigung aller bis dahin an die Spitze getretener beiderseitiger Interessenten **Seine Majestät der König** angemessen finden, daß eine Zusammenkunft derselben unter Vorsitz und Leitung des hiezu als königlichen Commissär allerhöchst ernannten königlichen Regierungspräsidenten von Oberfranken Freiherrn von Andrian veranstaltet werde, bei welcher derselbe der Versammlung die geeignete Eröffnung nach den allerhöchst bezeichneten Directiven zu machen habe, mit der Aufforderung, unter Zugrundlegung und genauer Beachtung dieser Directiven die Satzungen der Gesellschaft in Berathung zu ziehen und vorläufig zu entwerfen, um solche sodann mit Gutachten der weiteren allerhöchsten Beschlußfassung unterstellen zu können.

Der genannte königliche Commissär berief die Betheiligten für den allerhöchst angeordneten Zweck zu einer Versammlung auf den 10. Dezember 1839 nach Bayreuth.

Die Conferenz, aus neun Mitgliedern von Bamberg, Marktbreit, Kitzingen, Würzburg und Cöln bestehend, hielt ihre Berathungen unter dem Vorsitze des königlichen Commissärs Freiherrn von Andrian am 10. 11. und 12. Dezember, und erschöpfte, vorzüglich unterstützt durch die dankenswertheste thätigste Mitwirkung des königlichen Commissairs, ihre Aufgabe vollständigst.

Ihr erster an die Spitze ihrer Arbeiten gestellter Beschluß war, daß sämmtliche Interessenten sich für die Bildung einer Gesellschaft zur Errichtung der Dampf-Schifffahrt auf dem Main vereinigen, daß nur eine solche Gesellschaft bestehen, diese Schifffahrt ihren Anfang zu Bamberg nehmen müsse, und sich bis Frankfurt und Mainz zu erstrecken habe.

Sie verfaßte hierauf den Entwurf der Statuten dieser Gesellschaft nebst den Motiven dazu, und eine besondere Vorstellung mit den für die Ausführung des Unternehmens dienlichen Anträgen und Wünschen, und bildete sich endlich auf Verlangen des königlichen Commissärs in ein provisorisches Comite zur ferneren Leitung der Sache.

Diese Arbeiten erfreuten sich allerhöchster beifälliger Würdigung. Denn nachdem unterdessen von noch mehreren Mainstädten Anträge wegen Einführung der Main-Dampf-Schifffahrt auf officiellem Wege eingekommen waren, wurde durch Rescripte des königlichen Ministeriums des Innern vom 14. 20. und 29. Mai 1841, mit Bezugnahme auf die allerhöchst ausgesprochene Absicht **Sr. Majestät des Königs**, die Einrichtung der Dampf-Schifffahrt auf dem Main zum Gegenstande ganz besonderer Aufmerksamkeit und landesväterlichen Fürsorge zu machen, dem Präsidium der kgl. bayer. Regierung von Unterfranken aufgetragen, unverzüglich einen Zusammentritt aller Betheiligten am Mainstrome in Würzburg zu veranlassen,

„zum Zwecke der Feststellung des Unternehmens, Ent-„werfung eines Prospektus, Einladung zur Aktienzeichnung „nach den angedeuteten Directiven und im angemessenen

„Betheiligungsverhältnisse der bayerischen und der aus-„wärtigen Main-Handlungsplätze, Bildung des proviso-„rischen Comite, Fertigung resp. Umarbeitung des Ent-„wurfes der Gesellschafts-Satzungen, welcher nach ein-„geholter vorläufiger allerhöchster Genehmigung hiernächst „der Generalversammlung zur definitiven Annahme und „Constituirung vorzulegen ist, und auf dessen Vorlage „alsdann die förmliche allerhöchste Conzessionirung und „Sanktion den zu veröffentlichenden Satzungen zu er-„folgen hat."

Das Präsidium der königlichen Regierung von Unterfranken und Aschaffenburg berief diese Versammlung, welcher nun die schöne, dankbare Aufgabe zu Theil wurde, mit Benützung der bisherigen Vorarbeiten den Grundbau des vaterländischen Werkes herzustellen und seine baldige Ausführung zu ermöglichen, auf den 14. Juni 1841 nach Würzburg.

Von vierzehn Mitgliedern des bisherigen provisorischen Comite und Abgeordneten des Handelsstandes aus den bedeutenderen bayerischen Mainuferstädten Bamberg, Schweinfurt, Kitzingen, Marktbreit, Würzburg, Gemünden, Lohr, Miltenberg, Aschaffenburg, dann von Cöln, gebildet, zugleich von den Herren geheimen Rath von Nau aus Mainz, Regierungsrath Hänlein, Regierungsbaurath Schierlinger, Oberzollinspektor Rumpler von Würzburg und Oberzollinspector Schneider von der Rheinschanze besucht, wurde die Versammlung am 14. Juni durch den allerhöchst speziell damit beauftragten königlichen Regierungspräsidenten Herrn Grafen von Fugger-Glött eröffnet, und ihr sodann von dem dazu ernannten königlichen Commissair Herrn Regierungsrathe Hänlein über den Zweck der Conferenz und die ihr bereit gestellten Materialien zu dessen Erfüllung umfassender Vortrag gehalten.

Das Resultat der mit möglichster Sachkunde, Umsicht, Gründlichkeit und Unbefangenheit gepflogenen Berathungen dieser Versammlung in ihren Sitzungen vom 14. bis 16. Juni war nach der Reihenfolge der Schlußfassung:

1) das einstimmige Anerkenntniß, daß die Dampf-Schifffahrt auf dem Main, wenn auch an einzelnen Stellen erschwert, dennoch auf dem ganzen Stromlaufe von Bamberg bis Mainz für Personen- und Waaren-Transport jedenfalls, und zwar schon bis zum Frühjahre 1842 ausführbar sei, wenn nach den vorliegenden Anträgen der königlichen Regierungs-Baubeamten die noch erforderlichen Correktionen des Strombettes und Aenderungen an einigen Flußbauten bewirkt werden, und wenn die königlich bayerische Regierung Verwendung dahin eintreten lasse, daß auch in den Gebieten der anderen Mainuferstaaten die für die gesammte Schifffahrt längst so nothwendige und gewünschte Correction des Flusses vorgenommen werde;

2) das ebenso einstimmige Anerkenntniß, daß die Ein- und Ausführung der Dampf-Schifffahrt auf dem Main wie in technischer Hinsicht möglich, so auch in financieller Hinsicht ein gewinnbringendes, jedenfalls unbedenklich ein solides, das darauf zu verwendende Kapital nicht gefährdendes Unternehmen sei;

3) ferner der einhebige Beschluß, daß demzufolge eine Aktien-Gesellschaft für Herstellung desselben unverweilt gebildet werden solle, und zwar

4) mit Zugrundlage des nach Maßgabe der allerhöchsten Directiven und früher schon berathenen Statuten neuerdings zu entwerfenden Satzungen, dann

5) mit einer für die Gesellschaft und deren Statuten einzuholenden allerhöchsten Genehmigung und förmlichen Conzessionirung, wobei

6) in Voraussetzung derselben schon jetzt das Gesellschafts-Kapital auf 500,000 fl. anzunehmen, und hiefür die Unterzeichnung nach einem desfalls zu bestimmenden Plane zu eröffnen sei.

7) Gleichfalls wurde der Entwurf der Gesellschaftssatzungen selbst, dann ein Prospectus für die beabsichtigte

Main-Dampf-Schifffahrt von Bamberg bis Mainz zu Stande gebracht, und sodann noch

8) beschlossen, bis zum Zusammentritte der ersten Generalversammlung der Aktionäre ein **provisorisches Comite** zu wählen, mit der Ermächtigung

a) die Subscription der Aktien einzuleiten und durchzuführen,

b) die bei der ersten Einzahlung eingehenden Gelder zu vereinnahmen, und abzüglich der unvermeidlichen Initiativkosten nutzbringend anzulegen,

c) die Ertheilung der allerhöchsten Genehmigung der Statuten, die allergnädigste Verleihung der Conzession für die Gesellschaft zum Betriebe der Dampf-Schifffahrt zu erwirken,

d) ohne Verzug für den Ankauf geeigneter Dampfboote, nach Ermessen am Orte ihrer Erbauung selbst, Einleitungen zu treffen, Verträge abzuschließen, und deshalb auch einige sachkundige Abgeordnete dahin zu schicken, sowie durch diese von dem gegenwärtigen Zustande der Fluß-Dampf-Schifffahrt in Deutschland, Frankreich, England und Belgien Kenntniß zu nehmen,

e) überhaupt alle Vorbereitungen zur möglichst baldigsten Realisirung des Unternehmens zu treffen, hiebei

f) die Gesellschaft inzwischen überall zu vertreten, und endlich

g) nach erlangter allerhöchster Genehmigung des Entwurfs der Satzungen und Zusicherung der Conzession die erste Generalversammlung der Aktionäre einzuberufen.

Die **Wahl** des **provisorischen Comite** fand hiernächst statt mit der Bestimmung, daß dabei die vorzüglichsten Handelsplätze des bayerischen Maingebietes zu berücksichtigen seien, und daß es seinen Sitz zu Würzburg haben solle. Gewählt wurden:

1) Commerzienrath Bartels, kgl. bayr. Consul zu Cöln,
2) Kaufmann A. Schleußner von Marktbreit,
3) Kaufmann C. Leo jun. von Kitzingen,
4) Kaufmann F. Gätschenberger von Würzburg,
5) Appell. Ger. Advokat Dr. v. Hornthal von Bamberg,
6) Kaufmann Fichtel von Schweinfurt,
7) Kaufmann Kaden von Aschaffenburg,
8) Kaufmann Bausewein von Miltenberg,
9) Hammerwerkbesitzer Stein von Lohr,
10) Banquier von Hirsch von Würzburg,
11) Fabrikbesitzer Bauer von Oberzell,
12) Kaufmann Hofmann von Bamberg.

Unmittelbar nach dem Schlusse der allgemeinen Berathungen, noch am 16. Juni, konstituirte sich das provisorische Comite, wählte seinen ersten und zweiten Präsidenten, sowie die Abgeordneten, welche zum Ankaufe von Dampfbooten, zur Erholung aller Aufschlüsse über die Fluß-Dampf-Schifffahrt und ihre Fortschritte abgesendet werden sollten, und vereinigte sich dahin, von der königlichen Regierung die Beigebung des königl. Regierungsbaurathes Hrn. Schierlinger als Techniker zu dieser Abordnung sich zu erbitten.

Auch verfügte das Comite sofort den Druck des Entwurfs der Satzungen und des Prospectus, dann die Eröffnung der Actienzeichnung, hinsichtlich dieser mit der speziellen Bestimmung, daß zuvörderst für die bayerischen Mainstädte, insbesondere deren Handels- und Schifferstand, eine verhältnißmäßige Anzahl von Actien reservirt, dann den auswärtigen Mainstädten: Werthheim, Höchst, Hanau, Offenbach, Frankfurt und Mainz entsprechende Summen zur Unterzeichnung bereit gestellt wurden, und gleichzeitig setzte es sich mit den Handelsvorständen und Kammern aller dieser in- und ausländischen Städte am Main wegen Beförderung des Unternehmens in Verbindung.

Die Vorlage der Verhandlungen und Beschlüsse vom 14. bis 16. Juni an die königlichen Ministerien geschah mittels gutachtlichen Berichtes des Präsidiums der königlichen

Regierung von Unterfranken. Das provisorische Comite unterließ jedoch nicht, diesem von seiner Seite ehrerbietigste Vorstellungen dahin folgen zu lassen, und sich auch an **Seine Königliche Majestät** allerhöchst unmittelbar mit ehrfurchtvollster Bitte zu wenden.

Die vereinten Bestrebungen, den allerhöchsten Absichten für die baldigste Belebung des Maines mit Dampfschiffen zu entsprechen, wurden mit Gunst aufgenommen und mit Erfolg belohnt.

Die Subscription von Actien dazu fand gleich Anfangs guten Fortgang, die Theilnahme zeigte sich überall werkthätig, die jedes Beginnen solcher Art begleitende, ihm selbst förderliche Verschiedenheit der Ansichten löste sich auf in der Ueberzeugung, daß das Unternehmen nützlich, ersprießlich, nothwendig sei, durch Eintracht gefördert, gekräftigt werden müsse, und **Seine Majestät** der **König** geruhten, demselben die allerhöchste Genehmigung zu ertheilen.

Ein Erlaß des Präsidiums der königl. Regierung von Unterfranken vom 7. September 1841 eröffnete dem provisorischen Comite, daß zufolge einer gemeinschaftlichen Entschließung der königl. Ministerien des königl. Hauses und des Aeußern, des Innern und der Finanzen vom 23. August **Seine Majestät** der **König** von dem Ergebnisse der vorgelegten Verhandlungen über die Begründung der Dampf-Schifffahrt auf dem Main durch eine Actiengesellschaft Kenntniß zu nehmen, und nach genauer Erörterung aller hiebei in Betracht zu ziehender Momente folgende Entschließungen zu erlassen geruht haben:

1) **Seine Majestät** ertheilen der vorläufig zusammengetretenen Gesellschaft für den Fall, als die Actienzeichnungen das zur Einrichtung der Main-Dampf-Schifffahrt erforderliche Kapital, zu 500,000 fl. angenommen, hinlänglich decken werden, die allerhöchste huldreichste Zusicherung, es werde die förmliche allerhöchste Conzessionirung auf eine Reihe von 50 Jahren seiner Zeit erfolgen, wenn die Gesellschaft in einer zu berufenden

Generalversammlung den Entwurf der Satzungen angenommen, sich definitiv konstituirt, und ihre Gesellschaftsorgane gebildet haben wird.

2) Zu dem Ende ertheilen **Seine Majestät** der **König** die allerhöchste Ermächtigung, daß der besagte Satzungs-Entwurf — jedoch mit Beifügung der Bestimmung zu §. 29. Abs. 2. derselben

„Dieser Tarif ist jedes Jahr vor Beginn der Schiff-„fahrt zur allerhöchsten Genehmigung vorzulegen,"

der Generalversammlung zur Berathung und Annahme in Vorlage gebracht werde.

3) Die Natur einer Concession bringt es schon mit sich, daß damit keinerlei Ansprüche auf ausschließlichen Betrieb des Gegenstandes des Unternehmens verbunden sind, und **Seine Majestät** behalten sich daher alle etwa angemessen scheinenden Anordnungen für den Fall eines hervortretenden entschiedenen Bedürfnisses bevor.

4) Bezüglich der vollständigen Correction des Flußbettes und der Hinwegräumung mehrerer Hindernisse der Dampf-Schifffahrt auf dem Main, bleibt die Beschlußfassung auf die besonderen gutachtlichen Vorlagen und Voranschläge von der königl. Kreisregierung ausgesetzt.

5) Mit Eifer wird für die Betreibung und baldige Beendigung der bereits eingeleiteten Verhandlungen mit den anderen Uferstaaten des Maines für denselben Zweck, insbesondere bei der großherzoglich hessischen Regierung für die Correction des Maines, an dessen Ausflusse in den Rhein, in jeder thunlichen Weise Sorge getragen werden.

6) Was das Verhältniß zu der königl. Postanstalt anbetrifft, so versteht es sich von selbst, daß den Dampf-Schiffen die Beförderung aller und jeder zur Briefpost gehörigen Gegenstände für Rechnung der Gesellschaft oder ihrer Bediensteten ꝛc. untersagt bleibt, außerdem wird aber für den Fall, als davon Gebrauch gemacht werden würde, noch besonders vorbehalten:

a) Die unentgeldliche Beförderung der postalischen Brief- und Zeitungspakete;

b) die unentgeldliche Beförderung der Amtspakete und Amtsgelder;

c) die Beförderung von Fahrpostsendungen gegen den gewöhnlichen Frachtsatz, alles unter Begleitung eines gleichfalls frei zu befördernden Postbediensteten.

7) Ebenso treten die bezüglich der Main-Schifffahrt überhaupt bestehenden oder noch zu erlassenden Vorschriften, dann jene bezüglich der Fremden- und Paß-Polizei auch bei der Dampf-Schifffahrt in Anwendung, soweit nicht hinsichtlich der letzteren besonderen Modifikationen oder Spezialbestimmungen werden getroffen werden.

8) Dem königl. Kreisbaurathe Schierlinger in Würzburg wird zum Behufe der durch Abgeordnete des provisorischen Ausschusses zum Ankaufe von Dampf-Schiffen und zur Einziehung zweckförderlicher Erfahrungen nach England, Frankreich und den Niederlanden zu machenden Reise auf Kosten der Gesellschaft, der nachgesuchte Urlaub ertheilt.

9) **Seine Majestät** der **König** werden die geeignete Verwendung im diplomatischen Wege zur gleichmäßiger Conzessionirung der bayerischen Main-Dampf-Schifffahrts-Gesellschaft durch die Regierungen der übrigen Uferstaaten eintreten lassen.

„Hievon wird das provisorische Comite für die Einführung der Dampf-Schiffahrt auf dem Main mit dem Auftrage in Kenntniß gesetzt, nunmehr für die satzungsmäßige Einberufung der ersten Generalversammlung Sorge zu tragen, und zu veranlassen, daß seiner Zeit deren Verhandlungen, Beschlüsse und Anträge anher zur Vorlage gelangen.“

Im Besitze dieser allergnädigsten königl. Entschließung, welche die Verwirklichung des seit Jahren vorbereiteten Unternehmens auf die ermunterndste Weise zur Gewißheit erhob, und zugleich unter den kräftigsten Schutz des allerhöchsten Landesherrn und seiner Regierungsbehörden stellte, durfte das

provisorische Comite keinen Augenblick zögern, seinen Obliegenheiten zum Vollzuge der allerhöchsten Bestimmungen nachzukommen.

Es versammelte sich am 12. Juli, dann 8. und 9. September 1841 zur Fassung und Ausführung der hiezu nothwendigen Maßregeln.

Der erste Beschluß dieser Versammlung mußte jedoch der Erfüllung der Pflicht der Dankbarkeit gewidmet sein. **Seiner Majestät** dem **Könige** wurde in einer alleruntertähnigsten Zuschrift der ehrfurchtvollste Dank für die allergnädigste Genehmigung und Unterstützung des Gesellschaftsplanes dargebracht.

Den erlauchten Prinzen des königlichen Hauses wurde gleichfalls ehrerbietigste Anzeigen von dem Betriebe und Gange des vaterländischen Unternehmens erstattet, und damit Einladung zur huldvollen Unterstützung desselben verbunden.

An die königlichen Ministerien ergingen die erforderlichen sachdienlichen Anträge, besonders auch an die General-Administration der königlichen Posten und an die königl. General-Zolladministration, um bei jener für die Verhältnisse der Schifffahrt zur königlichen Postanstalt bezüglich der Transporte 2c., bei dieser für Gewährung gesetzlicher Zollbegünstigung bei Einführung der Dampfboote und Maschinen vom Auslande Vorbereitung zu treffen.

Die Einhebung von zehen Prozenten des Actienbetrags zur Gewährleistung der Subscription und des weiteren Verfahrens in der Sache selbst wurde beschlossen und bewerkstelligt, damit aber sogleich Vorsorge getroffen für verzinsliche Anlegung dieser Gelder bis zu ihrer jeweiligen Verwendung für die Gesellschaft. Die Handlungshäuser der Herren F. Gätschenberger und J. J. von Hirsch erklärten sich zur Uebernahme derselben mit vier prozentiger Verzinsung bereit.

Die Herren Regierungsbaurath Schierlinger und Fabrikbesitzer Bauer von Oberzell wurden ersucht, die zur Besichtigung der Fluß-Dampf-Schifffahrt, ihrer Boote und Maschinen in Frankreich und England selbst, dann auch in Belgien und

Deutschland beschlossene Reise unverweilt anzutreten, und entsprachen auch sofort diesem Ersuchen, nur daß statt des leider durch Unwohlsein abgehaltenen Herrn Bauer der landes- und sprachkundige Geschäftsführer des Herrn von Hirsch, Herr Crailsheim dieselbe mit antrat.

Mit den Handlungs-Vorständen und Handelskammern der Mainstädte wurde über das Unternehmen, die Actienzeichnung, und verschiedene Einzelnheiten der Ausführung lebhafter Verkehr gepflogen, und eine nicht unbedeutende Correspondenz mit deutschen und ausländischen, französischen, englischen Schiff- und Maschinen-Bauern, für welche auch in französischen und englischen Blättern Aufforderungen zu Anmeldung für Lieferung von Schiffen ergingen, dann wegen der zahlreichen Anmeldungen zu Agentschaften und anderen Gesellschaftsdiensten, in Gang gehalten.

Die Rechnung über die durch alle bisherigen Vorbereitungen erwachsenen Initiativkosten wird der Generalversammlung zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt werden, wobei vorläufig zu bemerken ist, daß die sämmtlichen Mitglieder des im Jahre 1839 zu Baireuth gewählten provisorischen Comite auf die Vergütung ihrer nicht unbeträchtlichen damaligen Reisekosten und andern Auslagen zu Gunst der Gesellschaft verzichtet haben.

Dem Comite wurde überall erfreuliche, ermunternde Aufnahme, Anerkennung seiner Bestrebungen für das gemeinsame Ziel zu Theil.

Seine Majestät der **König** geruhte, der Gesellschaft durch Finanzministerial-Rescript vom 14. Oktober 1841 die allergnädigste Zusicherung ertheilen zu lassen, daß

> von einer Zollerhebung für die vom Auslande eingehenden Dampfboote, welche den Main zu befahren bestimmt sind, insolange sie zu diesem Zwecke verwendet werden, Umgang genommen werde.

Seine Königliche Hoheit der Kronprinz verlieh eine der schönsten Bürgschaften des Gelingens, indem

Höchstderselbe huldreichst verstattete, Seinen Namen an die Spitze der Actieninhaber zu stellen.

Von der General-Administration der königl. Posten wurde förderlichste Aufnahme in Aussicht gegeben.

Sämmtliche Vorstände der bayerischen Handlungsgremien am Main, sowie die Handelskammern der auswärtigen Mainstädte sprachen sich entschieden für die Nothwendigkeit, Nützlichkeit und Vortheilhaftigkeit des Vorhabens aus, gaben dabei Ansichten und Wünsche kund, welche alle von dem regesten Eifer und den besten Erwartungen dabei zeugen.

Das Resultat der Actienzeichnung bethätigte solche Gesinnung. Es stellt sich dermal wie folgt dar.

Von dem voranschlägigen Gesellschafts-Kapitale zu 500,000 fl. in 2000 Actien zu 250 fl. wurden bis heute von 475 Personen subscribirt:

Von Seiner Königlichen Hoheit dem Kronprinzen Maximilian 4 Aktien 1000 fl.

Von	Bamberg . . .	47	Aktien	11,750	fl.
„	Schweinfurt . . .	46	—	11,500	„
„	Kitzingen . . .	138	—	34,500	„
„	Marktsteft . . .	20	—	5,000	„
„	Marktbreit und Baireuth .	96	—	24,000	„
„	Würzburg . . .	500	—	125,000	„
„	Lohr und Gemünden .	86	—	21,500	„
„	Miltenberg und Klingenberg	103	—	25,750	„
„	Aschaffenburg und Rheinschanze	19	—	4,750	„
„	Wertheim , . .	104	—	26,000	„
„	Hanau	76	—	19,000	„
„	Offenbach . . .	81	—	20,250	„
„	Frankfurt . . .	23	—	5,750	„
„	Höchst	10	—	2,500	„
„	Mainz	10	—	2,500	„
„	München	15	—	3,750	„
„	London . . .	20	—	5,000	„
„	Karlsruhe . . .	2	—	500	„
	Summa	1400	—	350,000	fl.

wovon auch die erste Einzahlung zu zehen Prozenten geleistet worden ist.

Der allergrößte Theil des Anlagefonds ist demnach gesichert, und eben dadurch die Ausführung selbst des Unternehmens. Denn zu seinem Beginne, zum Ankaufe der dazu erforderlichen Schiffe und zur Herstellung der übrigen Betriebsanstalten, der Landeplätze, Krahnen — wobei auf die bereitwillige Mitwirkung der Mainstädte mit Sicherheit gezählt werden darf — Agenturen, des Schiffpersonals ꝛc., sind in dem bis jetzt gezeichneten Kapitale die Fonds gegeben, und bleibt für die Erweiterung mittels Ankaufs mehrerer Schiffe und für Reserven immerhin noch ein erklecklicher Betrag verfügbar, welcher Fall in dem Artikel 10 der Satzungen ohnehin vorgesehen ist.

Indeß darf man die Vervollständigung des ganzen Kapitals zuverlässig erwarten, da die jetzt ermöglichte genauere Kenntniß aller Sachverhältnisse die Bedenklichkeiten oder Besorgnisse, welche hie und da über die Erreichbarkeit des Gesellschaftszweckes aufgetaucht sein konnten, auf das unwiderleglichste beschwichtigt hat, und da die Verhandlungen der jetzigen Generalversammlung dem In- und Auslande, wenn und wo es noch erforderlich wäre, die vollkommene Vertrauenswürdigkeit des Unternehmens in das hellste Licht stellen werden.

Der umfassende besondere Bericht, welcher über die erwähnte Reise der Herren Schierlinger und Crailsheim zu erstatten ist, wird das Seinige hiezu beitragen.

Das provisorische Comite hat nebstdem Anstalt getroffen für eine Probefahrt mit einem Dampfboot, welches der Ingenieur Caché für die Neckar-Schifffahrt gefertigt hat, und seinem schriftlichen Versprechen gemäß zu solcher Probe zur Verfügung stellen will. Es wird, den jüngsten Nachrichten zu Folge, alsbald in Mannheim ankommen, und es soll, da eine frühere Privat-Fahrt im Sommer dieses Jahres nur bis Aschaffenburg sich erstreckte, mit ihm der Versuch gemacht werden, den Mittel- und Obermain so weit bei dermaliger Jahreszeit und Strombeschaffenheit nur irgend möglich zu beschiffen, ein Versuch, der natürlich in seinem Erfolge nicht

verbürgt oder entscheidend werden kann, aber jedenfalls von großem Interesse ist.

Demnach bedarf unseres Erachtens die Frage, ob die Dampf-Schifffahrt auf dem Maine durch eine Gesellschaft begründet und ins Leben geführt werden soll, wohl keiner weiteren Erörterung. Sie ist bejahend entschieden durch die Thatsache der vorliegenden Unterzeichnung und ersten Einzahlung eines dazu jedenfalls hinreichenden Kapitals, und durch die Thatsache der heutigen Generalversammlung selbst.

Die technische Möglichkeit solcher Schifffahrt liegt gleichfalls außer Zweifel vor; für die Erfüllung aller ihrer Vorbedingungen ist schon jetzt Großes und Vieles gethan, die Ergänzung des noch Fehlenden in der nächsten Zeit durch königl. Zusicherung verbürgt.

Die staatswirthschaftliche Nothwendigkeit einer Dampf-Schifffahrts-Verbindung für alle Städte des Mains unter einander und einerseits mit dem Ludwig-Kanale und der Donau, mit dem großen Trakte der bayrisch-sächsisch nördlichen Eisenbahnen, andererseits mit dem Rhein und dem umfassenden Netze der westlichen Eisenbahnen ist unbestreitbar; sie tritt eben im gegenwärtigen Augenblicke durch die mit dem Frühjahre 1842 beginnende Dampf-Schifffahrt auf dem Neckar und den Güterabzug dahin noch unabweislicher hervor.

In technischer Beziehung liefern der aus Auftrag der königl. Regierung schon unterm 13. Juni 1841 abgegebene gutachtliche Bericht des Herrn Regierungsbaurathes Schierlinger über die Main-Dampf-Schifffahrt, dann dessen neueste Untersuchungen über den Bau der Boote dafür und deren Anwendbarkeit für den Main, die Beschaffenheit und Eigenschaftung desselben dazu, erschöpfenden Aufschluß. Hiernach steht die Ausführbarkeit unseres Unternehmens fest, denn es ergiebt sich daraus die Ueberzeugung, daß der Main nicht mehr Schwierigkeiten für Dampfschiffe darbietet, wie andere Ströme auch, bei welchen sie glücklich überwunden wurden, diese Beschiffung in vollen Gang gebracht ist, und daß diese großentheils schon gehoben, und die noch übrigen hier wie dort zu heben

sind. Für ihre gänzliche Entfernung liegen die bestimmtesten officiellen Zusagen vor, sind die Arbeiten bei uns in lebhaftem Betriebe, deren Erfolge schon jetzt bedeutend, ihre Fortsetzung und Vollendung liegt somit ausser Zweifel.

Unsere erleuchtete Regierung hat abermals namhafte Geldmittel dazu angewiesen. Schon der Abschied des Landrathes für Unterfranken und Aschaffenburg vom 3. Juli 1841 (Regierungsblatt Nr. 30) gab beruhigende Zusicherung, indem er ausspricht:

„Die Correction des Mains, sowie die Einführung der „Dampf-Schifffahrt auf diesem Strome ist bisher schon „ein Gegenstand Unserer besondern Bedachtnahme gewe„sen; Wir werden auch fernerhin dieser wichtigen Angele„genheit Unsere landesväterliche Fürsorge mit Rücksicht „auf die verfügbaren Mittel zuwenden."

Und in der That ist schon jetzt die Verbesserung des Flußlaufes und seines Fahrwassers so weit gediehen, daß die dermal von Bamberg bis an die bayerische Maingrenze angelegten 354 und mehr Buhnen, dann 7 Durchstiche den geringsten Wasserstand bereits um mehrere Zolle verstärkt haben, und er nach den amtlichen Eröffnungen der königl. Baubeamten unbezweifelbar in kürzester Zeit zwischen Bamberg und Kitzingen nicht mehr unter 18 Zoll, zwischen Kitzingen und Aschaffenburg nicht unter 21 Zoll sinken wird, eine Fahrtiefe, welche bei der Tragfähigkeit des Mains, die der des Rheins nach neuerlichen Schiffer-Beobachtungen gleichkömmt, zur Dampffahrt genügend ist, übrigens im Laufe der nächsten Zeit durch die beschleunigte Reduction des Flußbettes auf seine Normalbreite sich noch beträchtlich vermehren muß.

Von der Einsicht der Regierungen der andern Mainuferstaaten ist nicht mindere Thätigkeit für die Stromcorrection zu erwarten, zumal, abgesehen selbst von die Stipulationen der Wiener Congreß, dann der Main-Schifffahrts-Acte und anderer Staatsverträge darüber, gerade ihre Mainstädte so lebhaft und bedeutend sich für unsere Dampf-Schifffahrt betheiligt, und so wesentlichen Nutzen von ihr zu hoffen haben.

Der Verkehr, die Bewegung auf unserem Strome bietet gleichfalls die günstigsten Verhältnisse dar.

Von Bamberg bis zu seiner Vereinigung mit dem Rhein, bis Mainz, in einer Länge von 106 3/8 Stunden liegen über 100 Städte und bedeutendere Ortschaften unmittelbar an seinen Ufern; die Gesammt-Bevölkerung derselben von mindestens 320,000 Seelen, die ganze Bewohnerschaft des Maingebietes von wenigstens 2 Millionen Menschen, die große Zahl der täglichen fremden Reisenden, besonders in den namhafteren Städten Bamberg, Würzburg, Aschaffenburg, Hanau, Frankfurt, Mainz nicht gerechnet, steht mehr oder weniger in unmittelbarer ununterbrochener Berührung mit ihm, liefert ihm sich und ihre Erzeugnisse zum Transport oder empfängt ihre Bedürfnisse durch ihn. Dieser so zu sagen hauptsächlich nur noch örtliche und Zwischenvertrieb gewährt schon beträchtliche Personen- und Güterfracht für die Schnellfahrt der Dampfboote.

Dazu gesellt sich aber der ausgedehntere, der eigentliche Reise- und Handelsverkehr in einem gegenwärtig schon großen Maaßstabe.

Die Ufer und Thäler des Mains gehören zu den schönsten Gegenden Deutschlands; an ihnen vorüber, durch sie führen die Hauptzüge der Besucher der böhmischen, fränkischen und rheinischen Bäder, der Reisenden überhaupt zwischen Nord-, Süd- und West-Deutschland.

Die Mainhäfen von Bamberg, Kitzingen, Marktbreit, Marktsteft, Schweinfurt, Würzburg, Karlstadt, Gemünden, Lohr, Wertheim, Miltenberg, Aschaffenburg, Hanau, Offenbach, Frankfurt, Höchst und Mainz sind dermal schon Hauptstapelplätze des in- und ausländischen Großhandels, selbst der europäischen Spedition und Transits.

Nach Ausweis der Register des königl. Hauptzollamtes zu Würzburg beliefen sich im Jahre 1840 die Thal- und Bergladungen nur allein der Rangschiffer der Ober- und Mittel-Mainstädte Bamberg, Schweinfurt, Kitzingen, Würzburg, Gemünden rc. in 297 Fahrten auf 389,782 Zentner Zollgewicht,

nicht inbegriffen den gleichfalls bedeutenden Verkehr der Unter-Mainstädte von Lohr bis Aschaffenburg.

Die Register des Hauptzollamtes zu Höchst ergeben, daß im Jahr 1840 daselbst 2,532,125 Zentner Thal- und Berg-güter des Mains passirten, und selbst ein zehnjähriger Durch-schnitt von 1831—1840 liefert für ein Jahr 2,407,507 Ztr. In Mainz und Cöln waren in demselben Jahre 1840 im Ganzen 430 große und kleinere Mainschiffe von und über 1000 Zentner Ladungsfähigkeit in Befrachtung. Nebstdem gingen bei Hanau im nämlichen Jahre vorüber wenigstens 2,300,000 Zentner an Floßholz.

Die Gesammtbewegung auf dem Main, mit Einrech-nung des Zwischenverkehrs der einzelnen Mainplätze unter ein-ander, entziffert für 1840 mindestens 10 Millionen Zentner Waaren; die Flößerei mit etwa 2 1/2 Millionen davon abge-zogen bleiben immer noch 7 1/2 Millionen Zentner eigentliche Frachtgüter, welche ungefähr 1000 Mainschiffe jeder Größe beschäftigen.

Dabei ist noch gar nicht in Betracht genommen der Zu-wachs, welcher einerseits mit der Eröffnung des Ludwig-Kanales und der in Bamberg auslaufenden mitteldeutschen bayerisch-sächsischen Eisenbahnen, andrerseits durch die Ausdehnung der Rhein- u. Mosel-Dampf-Schifffahrt, dann des westlichen Eisen-bahnsystems, die ebenfalls mit dem Kanale und jenen Bahnen in Verbindung treten, erfolgen muß, und womit auch bei der untrennbaren Wechselbeziehung zwischen Waaren- und Men-schen-Verkehr der Personenzug nach Erfahrung und Noth-wendigkeit in gleichem Maaße sich steigert.

Sollten auch die Main-Dampfschiffe zu starken Ladun-gen an Schwergütern sich nicht eignen, so können sie nach amtlichen Erhebungen gegenwärtig doch wenigstens auf 15 bis 20,000 Zentner jährlich an Luxus- und Schnell-Waaren zählen, und schon diese in der Folge ebenfalls zunehmende Fracht lie-fert ihnen, ohne Beeinträchtigung der Segelschiffe, ergiebige Beschäftigung.

Nach allen sorgfältig und auf verlässigen Grundlagen angestellten, mit den Ergebnissen der so nahe verwandten Rhein- und bayerischen Donau-Dampf-Schifffahrt genau verglichenen Berechnungen der Anlage- und Betriebs-Kosten darf man in Erwägung aller dieser begleitenden Umstände, ohne Beihülfe lebhafter Fantasie, auch in finanzieller Rücksicht ein gutes, fruchtbares Resultat unseres Unternehmens, bei umsichtiger Leitung, in nahe und sichere Aussicht stellen.

Und warum sollte auch uns am Main, dem Jahrhunderte lang vernachlässigten, unbenützten schönen Strome des schönen Frankenlandes, bei der Gunst einer reichen, herrlichen Natur, welche mit den nachbarlichen Rhein- und Donaulanden furchtlos in Wettkampf gehen kann, im Besitze aller technischen, commerziellen und geldlichen Vorbedingungen und Mittel, unter dem thatkräftigen Schutze einer weisen Regierung, welcher der Aufschwung von Deutschlands Gewerbfleiß und Handel schon so Großes, Förderliches zu verdanken hat, — warum sollte einem Vereine von sachkundigen patriotisch gesinnten fränkischen Männern unter solchen Auspizien nicht gelingen, was unsern Landesgenossen am Rhein, an der Donau, der Elbe, der Mosel und dem Neckar geglückt ist?

Unseres bayerisch-fränkischen Vaterlandes Ehre und Wohlfahrt erheischen, verbürgen die glückliche Vollendung des guten Beginnens, dessen nächster Zweck ist die Beförderung des bayerischen, des deutschen Handels, Ackerbaues und industrieller Kraftentwickelung, der schnelle, angenehme und wohlfeile Transport von Personen auf der Linie von Bamberg bis Mainz, die Einfügung des letzten noch fehlenden Gliedes in die große Verbindungskette zwischen dem Westen und Osten, der Nordsee und dem schwarzen Meere, und dessen nächste Folgen sein müssen, daß der deutsche, bayerische Handel für den Waarenverkehr und Transport zwischen London und Wien durch Vermittelung des Ludwig-Kanales und der regsam aufstrebenden Donau-Schifffahrt in Zukunft Uebernahm-Preise wird stellen können, welche jede andere Concurrenz, wenn nicht ganz unmöglich machen, doch sehr erschweren müssen, zumal als-

dann die Lieferzeit auf die ausserordentlich kurze Zeit von 16 bis 20 Tagen gestellt zu werden vermag, dann daß der Personen-, also auch der Völker-, Handels- und Ideen-Verkehr und Austausch künftig den Weg von Bamberg bis London über Mainz, Cöln und Rotterdam in fünf, mittels der Cölner-Aachener Eisenbahn selbst in vier, von Würzburg in drei Tagen zurücklegen kann, wodurch die persönliche Geschäfts-Berührung den förderlichsten Schwung erhält, die Hindernisse, welche Raum und Zeit der menschlichen Thätigkeit lähmend entgegenstellen, spurlos verschwinden, und jedes geistige und materielle Erzeugniß ferner Länder im Fluge unser Gemeingut wird.

Nur darum also kann es sich jetzt noch handeln, in welcher Art, unter welchen Formen und Bestimmungen die Dampf-Schifffahrt auf dem Main nun durch die dazu berufene Gesellschaft zur Ausführung kommen, die ihr allergnädigst zugesicherte Concession dazu in Anwendung gebracht werden soll.

Diese Formen und Bestimmungen sind in dem mit der vorläufigen allerhöchsten Genehmigung versehenen Entwurfe der Satzungen enthalten; deren Annahme nach Maßgabe der allerhöchsten Entschließung vom 23. August 1841, dadurch die definitive Feststellung des Gesellschafts-Vertrages selbst ist demnach das erste Geschäft der jetzigen Versammlung.

Nach dessen Erledigung wird zur Wahl des Verwaltungsorganes der Gesellschaft, des Verwaltungsrathes nach Maßgabe der hierüber beschlossenen satzungsmäßigen Bestimmungen (Art. 29. 30.) zu schreiten, und alsdann diesem aufzutragen sein, sofort die Vertretung der Gesellschaft in jeder Beziehung, die Verwaltung der ihm obliegenden Geschäfte gleichfalls nach Inhalt der Statuten (Art. 29.) zu übernehmen, und insbesondere die dafür bestimmte engere und eigentliche Vollzugs-Behörde, die Direction (Art. 33. 34. 35.) zu ernennen.

Diese wird hiernächst sich zu konstituiren, ihren Präsidenten zu wählen, sofort in Function zu treten, und die Lei-

tung der Geschäfte, den Vollzug der Beschlüsse (nach Art. 33 bis 37) zu besorgen haben.

Um jedoch hiefür, sowie zur schleunigsten geregelten Durchführung des Gesellschafts-Zweckes sichere Anhaltspunkte und Directiven zu bieten, glaubt das provisorische Comite, im Hinblicke auf Art. 27 der Satzungen, an die verehrliche General-Versammlung folgende

Anträge

stellen zu sollen:

I. Die Generalversammlung wolle vor Allem nach Art. 25. des Entwurfs der Satzungen

a) die Wahl ihres Präsidenten und ihrer 2 Sekretäre, und

b) nach Art. 26. die Wahl eines Ausschusses zur Prüfung und Decharchirung der von dem provisor. Comite geleg-ten Rechnung vornehmen;

II. sodann die definitive Annahme der mit der vorläufigen allerhöchsten Genehmigung bereits versehenen Gesellschafts-Satzungen beschließen, und zwar:

a) mit Modifikation des Artikels 6 dahin:

„das Kapital der Gesellschaft zur Erreichung ihres Zwek-„kes wird vorläufig auf 500,000 fl. angenommen, und „durch 2000 Actien, jede zu 250 fl. ermittelt; das „Unternehmen der Gesellschaft soll aber jedenfalls schon „dann begonnen werden, sobald 350,000 fl. Kapital „unterzeichnet ist."

Diese Abänderung rechtfertigt sich dadurch, daß nach den bereits dargelegten Verhältnissen die Summe von 350,000 fl., welche auch dermal gezeichnet ist, zum angemessenen Beginn der Dampf-Schifffahrt hinreicht, und auf solche Weise der Bestimmung des Absatzes 1 der Ministerial-Entschließung vom 23. August l. Js. ebenfalls entsprochen, die allerhöchste Bewilligung für den unverweilten Anfang gesichert wird.

b) Ferner mit dem Zusatze zu Art. 29. Absatz 2:

„Dieser Tarif ist jedes Jahr vor Beginn der Schiff-„fahrt zur allerhöchsten Genehmigung vorzulegen,"

welcher Zusatz in der erwähnten Ministerial-Entschließung ausdrücklich bedingt ist.

III. Nach Annahme der Satzungen wolle die General-Versammlung aussprechen:

a) daß sich die Actien-Gesellschaft zur Errichtung und zum Betriebe der Dampf-Schifffahrt auf dem Main von Bamberg bis Mainz für den Transport von Personen und Gütern auf dem Grunde und nach Maaßgabe der von der Generalversammlung definitiv angenommenen Satzungen hiermit constituire und für constituirt erkläre, und deßhalb

b) sofort die allerhöchste definitive Sanction ihrer Errichtung und Satzungen, dann die definitive Ertheilung der in dem Ministerialrescripte vom 23. August l. Js. allergnädigst ihr zugesicherten förmlichen Conzession zum Betriebe solcher Schifffahrt auf fünfzig Jahre nachgesucht und verliehen werden möge.

IV. Hiernächst wolle die Generalversammlung beschließen, allerhöchsten Ortes ehrerbietigst darum einzukommen, daß

a) die allerhuldreichst zugesicherte vollständige Correction des Mains von Bamberg an auf der ganzen bayerischen Stromstrecke, so wie die Beseitigung der an einigen Punkten noch bestehenden Erschwernisse der Dampf-Schifffahrt in möglichster Bälde durchgeführt, und jedenfalls so weit gebracht werde, um mit dem Frühjahre 1842 die geeigneten Dampfboote eben sowohl zwischen Bamberg und Schweinfurt resp. Kitzingen, wie zwischen diesen Städten und Würzburg, Frankfurt und Mainz in Gang zu bringen;

b) daß von Seite der königl. bayerischen Regierung die Einleitung getroffen, der Gesellschaft die allergnädigste Unterstützung dafür verliehen werde, um auch von Seite der andern Mainuferstaaten die Anerkennung der Conzession der Gesellschaft, die Bewilligung zu deren Ausübung und die gleichmäßige schleunigste Fortsetzung und Vollendung der Flußcorrection auf deren Stromgebiet zu erlangen;

c) daß eine gemeinsame Schifffahrts-Ordnung für die Befahrung des Mains mit den Dampfbooten der Gesellschaft unter Berücksichtigung der Segel-Schifffahrt und Flößerei auf demselben baldigst erlassen, und dabei

d) auf die Beseitigung oder doch Erleichterung der an einigen Orten noch bestehenden Mainzölle thunlichst gewirkt werde.

V. Sodann möge die Generalversammlung den Beschluß fassen, daß

die wirkliche Einführung und Betreibung der Dampf-Schifffahrt auf dem ganzen Main, von Bamberg anfangend, mit dem Frühjahre 1842 eintreten solle,

um jedenfalls bis zur Eröffnung des Ludwig-Kanales zwischen Nürnberg und Bamberg im Julius 1842 damit zu Stande zu sein, und daß zu dem Ende der Verwaltungsrath, resp. die Direktion der Gesellschaft ausdrücklich ermächtigt werde,

a) die zum Anfangsbetriebe nöthigen zwei Dampf-Schiffe, eines für den Obermain von Bamberg ab, eines für den Mittel- und Untermain von Würzburg ab, unverweilt anzuschaffen,

b) mit den Main-Uferstädten und Communen wegen Herstellung der Landeplätze, Krahnen ꝛc. Unterhandlung und Abschluß einzuleiten,

c) mit den auswärtigen Dampf-Schifffahrts- und Eisenbahn-Gesellschaften wegen gegenseitiger Uebernahme von Personen und Waaren die angemessenen Uebereinkünfte zu treffen,

d) die zum Vollzuge dieser Beschlüsse und zum sonstigen Betriebe des Unternehmens weiter erforderlichen Einzahlungen auf die Actien nach Artikel 8 der Satzungen auszuschreiben und zu erheben.

VI. Ferner wolle die Generalversammlung die

Wahl des Verwaltungsrathes

nach Anleitung der Artikel 29. und 30. der Satzungen vornehmen, desgleichen die

Wahl des Ausschusses für Prüfung der von dem provisorischen Comite gelegten Rechnung,

und endlich

VII. Den Druck der Beschlüsse der Generalversammlung und der definitiven Satzungen der Gesellschaft, sobald diese die allerhöchste königliche Sanction erhalten haben, zur Vertheilung an die Actionäre verfügen.

Mit diesen Vorlagen und Anträgen erachtet das provisorische Comite seine bisherige Function — unbeschadet der von ihm noch zu veranstaltenden Probefahrt, worüber später Bericht erfolgen soll — für beendet; in die Hände der verehrlichen Generalversammlung übergibt es nunmehr die Ausbildung und Vollendung des unter den erfreulichsten Vorzeichen begonnenen wichtigen vaterländischen Unternehmens. Nur noch einen Wunsch aber glaubt es aussprechen zu dürfen:

es möge der Geist der Eintracht, welcher es hervorgerufen und bis hieher gefördert hat, auch ferner es beschützen und pflegen, es mögen auch von ihm gesprochen sein, von ihm bekräftigt werden die goldenen Worte des gekrönten Dichters in seinem deutschen Gesange:

Einträchtig das wollen wir immerhin sein,
Nie wurde das einige Deutschland bezwungen.
In Ewigkeit wank' nicht der Deutschen Verein,
Den Sieg hat noch immer die Eintracht errungen!

Würzburg, den 15. November 1841.

Das provisorische Comite

der Gesellschaft für die Errichtung der Dampf-Schifffahrt auf dem Main.

Fr. Gätschenberger, I. Präsident.

J. J. von Hirsch, II. Präsident.

Dr. von Hornthal, Berichterstatter.

Anlage 3.

Auszug

der Berichte des königl. Regierungs- und Kreisbaurathes Hrn. Schierlinger

die Main-Dampf-Schifffahrt betr.

vom 13. Juni und 30. Oktober 1841.

1) Die Länge des Fahrwassers im Main zwischen Bamberg und Mainz beträgt 106 3/8 Stunden, nämlich:

a) vom Krahnen in Bamberg bis Haßfurt	10 6/8	St. u.	87.0
b) von Haßfurt bis Schweinfurt	6 3/8	"	135.0
c) von Schweinfurt bis Kitzingen	14 2/8	"	83.0
d) von Kitzingen bis Markt-Steft	1 2/8	"	83.0
e) von Markt-Steft bis Markt-Breit	1	"	29.0
f) von Markt-Breit bis Ochsenfurt	1 4/8	"	149.0
g) von Ochsenfurt bis Würzburg	5 1/8	"	148.0
h) von Würzburg bis Karlstadt	7 2/8	"	1.0
i) von Karlstadt bis Gemünden	4	"	37.0
k) von Gemünden bis Lohr	3 5/8	"	60.0
l) von Lohr bis Wertheim	11	"	154.0
m) von Werthheim bis Miltenberg	8 6/8	"	4.0
n) von Miltenberg bis Aschaffenburg	10 2/8	"	195.0
o) von Aschaffenburg bis Seligenstadt	4 6/8	"	89.0
p) von Seligenstadt bis Hanau	2 6/8	"	—
q) von Hanau bis Frankfurt	4 7/8	"	—
r) von Frankfurt bis Mainz	9 2/8	"	—

Die sub. p, q und r angegebenen Entfernungen beruhen jedoch nur auf Schätzungen, und nicht, wie die vorausgehenden, auf wirklichen Messungen.

2) Die Neigung des Mains beträgt im Durchschnitte 8 — 9 Zolle auf 1000 Fuß Länge, dessen Geschwindigkeit 3 Fuß in der Sekunde bei mittlerem Wasserstande. An einzelnen Stellen besteht jedoch auch eine Geschwindigkeit von 4 — 5 Fuß in der Sekunde.

3) Der niedrigste Wasserstand des Mains ist jener, bei welchem gegenwärtig die Schiffe von Bamberg bis Kitzingen 15 Zoll tief, und von Kitzingen bis zur Reichsgrenze bei Kahl 17 Zoll tief fahren können.

Der mittlere Stand des Fahrwassers kann dermal zu 24 Zollen angenommen werden. Ein höherer Wasserstand als von 7 Schuhen Pegelhöhe tritt in den Sommer-Monaten äußerst selten ein, steigt aber im Spätherbste und im Frühjahre, bei Schneeabgängen bei Eltman, Haßfurt und Schweinfurt auf 17 — 18′ über Null, bei Kitzingen auf 20′, bei Ochsenfurt, Würzburg, Karlstadt auf 24′, zu Gemünden, Lohr, Werthheim und Miltenberg auf 26′, zu Aschaffenburg und Seligenstadt auf 22 — 24′, ja im Jahre 1784 erreichte der Main bei Markt Heidenfeld eine Höhe von 31′ über Null.

4) Der Main, dessen Normalbreite nach seiner Vereinigung mit der Regnitz 200′ bis Haßfurt, von Schweinfurt bis Volkach 230′, bis Würzburg 250′, bis Gemünden 270′, bis Lohr 290′, bis Wertheim 300′, bis Obernburg 330′, und bis zur Kreisgrenze bei Kahl 92 Stunden unterhalb Bamberg 350 Schuhe beträgt, hat diese Breite oft um das Doppelte und häufig so weit überschritten, daß seine auf einer großen Fläche vertheilte Wassermenge nicht mehr im Stande ist, das durch Nebenflüsse und Wildbäche eingeschwemmt werdende Flößmaterial weiter zu schaffen.

Es hat sich daher an vielen Stellen Sand, Kies und grobes Gerölle gelagert, welches die nöthige Fahrtiefe beschränkt und die Schifffahrt erschwert. Das Flußbett, seiner größten Ausdehnung nach aus Lehm und Keiper bestehend, ist daher

mit Sand, Kies und von Wildbächen eingeflößten großen Steinen und Geröll überdeckt, an mehreren Stellen gehen aber auch durchlaufende Felsbänke zu Tage, als bei Limbach, bei Schweinfurt, unterhalb Obereisensheim, unterhalb Schwarzenau, bei Zell, bei Himmelstadt, bei Klingenberg, unterhalb Wörth, bei Mainaschaff und bei Kleinostheim, welche theilweise ausgesprenngt werden müssen, um eine genügende Fahrtiefe zu erzeugen. Sand und Kies kann durch Baggermaschinen ausgehoben werden, nicht so das von Wildbächen eingeschobene festgelagerte Gerölle und die unter demselben vorkommenden großen Steine. Die Ausbaggerung des Sandes ohne gleichzeitige Beschränkung des Maines auf seine Normalbreite kann jedoch nicht zum Ziele führen, weil nur durch die Beseitigung der Ursache die Folgen gründlich gehoben werden können, und ohne Beschränkung des Maines die Heute durch Auslagerung gewonnene Vertiefung Morgen durch eingeschwemmten Sand wieder ausgefüllt wird. Dagegen wird die Ausbaggerung des Kieses und des minder festliegenden Gerölles auf den s. g. Rainen sehr zweckmäßig und nachhaltig sein. Festliegendes mit Lehm oder Thon gebundenes Gerölle wird aber durch Pferdekräfte mit dem Reißpfluge aufgelockert, dann ausgeschoben und ans Land transportirt werden müssen, da die Kraft der Baggermaschinen unzureichend ist, das feste Geröll, und die in demselben häufig steckenden großen Steine zu gewältigen und in ihren Kästen auszuheben. Die bisherigen Räumungen im unteren Main wurden auf 45′ Breite und 3′ Tiefe bei Null beschäftigt, und hatten größtentheils einen bleibenden Erfolg, und die bisherigen Beobachtungen der Corrections- und Reinigungs-Arbeiten am Maine setzen es ausser Zweifel, daß, wenn die nach Maaßgabe der hiefür disponibel gestellten Summe begonnenen Beschränkungen des Maines auf seine Normalbreite, dann die Reinigungs-Arbeiten und Correctionen fortgesetzt werden, auf dem obern Main eine Fahrtiefe von 2 Schuhen, und auf dem untern Main eine Fahrtiefe von 3 Schuhen bei dem niedrigsten Wasserstande erzeugt werden könne.

Hiebei ist es jedoch unerläßlich, daß auch die übrigen Mainufer-Staaten, die beiden Hessen, Frankfurt und Nassau nach gleichen Prinzipien den Main vertiefen, und daß namentlich von Seite des Großherzogthums Hessen die Vereinigung des Maines mit dem Rhein besser gestaltet, und das Flußbett bei Kostheim auf seine Normalbreite beschränkt werde.

5) Die Weite und Höhe jener Brücken-Oeffnungen, durch welche Main-Schiffe passiren, betragen beim niedrigsten Wasserstande

a) bei der Brücke von Eltmann	52′	Weite	15′ 3″	Höhe
b) „ „ „ „ Schweinfurt	40′	„	15′ 9″	„
c) „ „ „ „ Kitzingen	56′	„	23′ —	„
d) „ „ „ „ Ochsenfurt	47′	„	17′ 5″	„
e) „ „ „ „ Würzburg	23′	„	13′ 7″	„
f) „ „ „ Mkt. Heidenfeld	81′	„	34′ —	„
g) „ „ „ Aschaffenburg	60′	„	23′ —	„
h) Frankfurt — diesseits unbekannt.				

Zu a) Die Brücke zu Eltmann, Eigenthum der dortigen Gemeinde, hat durch den diesjährigen Eisgang sehr gelitten, und wurde nur nothwendig reparirt. Ein gänzlicher Neubau derselben wird in den nächsten Jahren unvermeidlich sein. Bei dieser Gelegenheit wird die im Interesse der Schifffahrt nöthige Höherlegung der Fahrbahn um einige Fuße unschwer geschehen können.

Zu b) Die angegebenen Maaße gelten von der neuen steinernen Brücke über den Schleifenkanal zu Schweinfurt. Wenn auch die Höhe des Brückengewölbes zu nur 15′ 9″ über dem niedrigsten Wasserstande auf den ersten Blick zu gering erscheint, so genügte diese Höhe doch bisher vollkommen, weil der Wasserspiegel unterhalb der Kanalbrücke wegen des oberhalb liegenden Ueberfallwehres sich nur unbedeutend erhöhen kann, und so lange das Wasser fahrbar ist, den größten Mainschiffen eine bequeme Durchfahrt gewährt.

Zu c) Die hier aufgeführten Dimensionen beziehen sich auf die Brücken-Oeffnung über dem Schiffkanal zu Würzburg vor dem Burkardthore. Da die Höhe des Bogenge-

wölbes von nur 13′ 7″ die Durchfahrt der Main-Schiffe bei 6′ Pegelhöhe unmöglich macht, und dieselben zwingt, entweder einen niedrigeren Wasserstand abzuwarten, oder mit großer Mühe und Kostenaufwand den Flußdurchlaß zu befahren, so dürfte im Interesse der Fluß-Schifffahrt, noch mehr aber im Interesse der Dampf-Schifffahrt auf dem Main **Seine Majestät** der **König** zu befehlen geruhen, daß die dem Militär gehörige Brücke über den Festungsgraben und Schiff-Kanal vor dem Burkarderthore um 3 bis 4′ erhöht, oder der gemauerte Bogen über dem Kanale herausgenommen und durch eine Zugbrücke ersetzt werde.

6) Die Schleuße im Schiffkanale zu Würzburg ist 167 ½ Schuhe von einem Paar Thore zum andern lang, am untern Schleußenhaupte 23′, am obern aber 21′ 6″ breit.

Durch Minderung der Dicke der Diagonal-Streben in den oberen Thorflügeln, welche füglich durch zwei eiserne Zugbänder ersetzt werden könnten, läßt sich die Weite des oberen Schleußenhauptes unschwer, und mit einer Ausgabe von 180 fl. auf 22′ bringen. Auch die nur 21′ 3″ betragende Weite des Kanals bei seinem obern Eingange läßt sich durch Ausspitzen auf 22 Schuhe bringen. Die Weite beim untern Ausgange zu 23′ 9″ erscheint für die Dampf-Schifffahrt genügend, und dürften nur einige vorstehende Ausbauchungen im Kanale selbst wegzunehmen sein, um den Durchgang der Dampf-Schiffe zu erleichtern.

7) Die Wehröffnung zu Würzburg ist 36′ weit, und zwischen den beiderseitigen Wehrflügeln 180′ lang. Die Stau- oder Fallhöhe bei geschlossenem Wehre beträgt 4′ 4″, mindert sich aber nach herausgenommenen Lochstecken auf 2′ 9″. Wenn auch die Thalfahrt durch diese Wehröffnung bei vorsichtiger Steuerung und zureichender Bemannung möglich, so ist doch die Bergfahrt mit großer Anstrengung und für Dampf-Schiffe selbst mit Gefahr verknüpft, weil namentlich schwach gebaute eiserne Boote bei der Ueberfahrt über den sogenannten Grundbaum leicht brechen und in ihrer Zusammenfügung sich trennen können. Ueberdies müßten, da mit Dampfkraft

allein die Durchfahrt zu Berg nicht zu erzwingen ist, eigene Vorrichtungen zum schnellen Durchziehen der Dampf-Schiffe angebracht, und das s. g. Wehrloch selbst immer wenigstens 1 Stunde vor der Durchfahrt geöffnet werden, damit sich der Fall des Wassers mehr ausgleichen könnte; dieses würde aber auf der anderen Seite wieder den Stillstand der Main-Mühlen, und der in dieselben eingebauten Brunnenwerke, so wie Entschädigung der Mühlen-Pächter und Wasserberechtigten zur Folge haben, weswegen es von hohem Interesse ist, den Main-Dampf-Schiffen eine solche Construction und solche Dimensionen zu geben, daß sie die hiesige Schleuße befahren können.

8) Der Schiffs-Durchlaß zu Kitzingen ist 20′ 6″ weit und zwischen den beiderseitigen Wehrflügeln 204′ lang. Die Stauhöhe bei geschlossenem Wehre beträgt 2′ 10 1/3″, welche sich nach geöffnetem Wehre auf einem Höhen-Unterschied von 1′ 1 1/3″ zwischen dem Ober- und dem Unterwasser des Wehres mindert. Die Weite des Floß-Durchlasses beträgt bei gleicher Stauhöhe 30′ 2″. Da die Seitenwände des Schiffs-Durchlasses niedrig, und aus Holz construirt sind, so wird ein Aufwand von 12—1500 fl. hinreichen, die für Dampf-Schiffe nöthige Breite oder Weite des Schiff-Kanals zu gewinnen, wenn seine dermalige Weite ungenügend sein sollte. Jedenfalls wird es aber nöthig werden, auf der Insel eine Maschine zum schnellen und kräftigen Durchziehen der Schiffe durch die Wehröffnung, welche auch für die gewöhnlichen Fluß-Schiffe vortheilhaft wäre, aufzustellen.

Da jedoch alle diese Vorkehrungen nur Nothbehelfe sind, und der Bau einer Schleuße bereits genehmigt, und nur vor der Hand noch zurückgestellt ist, so dürfte **Seine Majestät der König** zu bitten sein, die zu diesem Schleußenbaue nöthigen Mittel zu bewilligen, oder zu gestatten, um diesen Betrag die Mainmühle zu Kitzingen anzukaufen, und das dieser Mühle wegen bestehende Wehr heraus zu nehmen und den Main seiner Fessel zu entbinden. Um die Kaufschillingssumme

wird der Stadtmagistrat von Kitzingen unschwer eine Dampf-Mühle in dem bisherigen Mühlgebäude einrichten können.

9) Die Schleuße bei Schweinfurt ist 143′ zwischen den Thoren lang, und die Kammer 32′, zwischen den Hauptthoren aber 20′ breit. Die geöffneten Thore gestatten jedoch nur einen Durchgang von 19′ 7′,, weil die beiden Diagonalstreben der Thorflügel auf jeder Seite 2 ½′ vorstehen. Die Vorsprünge der Streben lassen sich jedoch ohne wesentlichen Nachtheil wegnehmen, und auch die Schleußenhäupter können auf jeder Seite durch Abspitzen um 3—4′ erweitert und dadurch die Profilweite zwischen den Schleußenhäuptern auf 20′ 6″—20′ 8″ gebracht werden, wobei jedoch die 4 Thore ganz neu gemacht werden müssen. Diese Erweiterung wird um 1000—1200 fl. hergestellt werden können. Wird dieselbe jedoch für ungenügend erachtet, und will es nicht vorgezogen werden, zwischen Schweinfurt und Bamberg ein eigenes Dampfboot gehen zu lassen, und in Schweinfurt umzuladen, so wird nichts erübrigen, als die rechtseitige Schleußenwand mit ihren Hauptthoren zurück zu setzen, und die beiden Doempel und Fallmauern umzubauen.

10) Ein Winterhafen für 5—6 Dampf-Schiffe kann zu Würzburg durch Aushebung eines Bassins an der Ausmündung der Stadt-Bäche, und durch Erhöhung des linkseitigen Bachufers bis zum Schlachthause auf 3 Schuhe mittlere Höhe gebildet werden. Die Aushebung des Bassins auf 3 Fuß mittlere Tiefe, 300 Fuß Länge, und 50 Fuß Breite wird 750 F., die Erhöhung des Ufers auf 900 Fuß Länge aber bei 24 Quadratfuß Querdurchschnitt-Fläche 360 fl. kosten.

11) Hinsichtlich der Landeplätze kann bemerkt werden:

Zu Bamberg ist derselbe entweder zwischen dem städtischen Krahnen und Schlachthause, oder weiter unten und zweckmäßiger an der Ueberfahrt nächst der Schiffbauerei anzulegen.

In Schweinfurt besteht zur Zeit noch kein förmlicher Landungsplatz; ein Projekt dazu für die gewöhnliche Schifffahrt ist der allerhöchsten Stelle schon länger vorgelegt, jedoch

auf dem linken Ufer. Für die Dampf-Schifffahrt wird das rechte Ufer unmittelbar an der Stadt zu wählen sein, woselbst auch das Agentur-Gebäude am passendsten ist.

In Kitzingen kann der bisherige Hafen als Landungsplatz dienen, oder auch leicht bis oberhalb der Brücke verlängert werden.

Zu Markt Steft wäre eine Verlängerung der linkseitigen Hafenmauer nothwendig.

Zu Markt Breit kann der bisherige Hafen beibehalten werden, und ist eine Verlängerung der Hafenmauer Fluß abwärts leicht.

Zu Ochsenfurt wird es im Interesse der Commune liegen, den bisherigen Landeplatz oberhalb der Brücke herzustellen, oder den früheren unterhalb der Brücke vorzurücken und bis an diese zu verlängern.

In Würzburg kann vorerst der bisherige Landeplatz ohne besondere Vorrichtung genügen; ausserdem läßt sich unterhalb der Hammerschmiede ein angemessener herstellen.

Bei Gemünden bietet der Raum zwischen den beiden Beschränkungsbuhnen vor dem neuen Landgerichtsgebäude und der Ausmündung des Mühlenarmes der Saale geeigneten Raum und die nöthige Wassertiefe.

Bei Lohr erscheint eine Stelle oberhalb des Schiffbauplatzes an der Ausmündung des Lohrbaches mittels Vorrükkung und Erhöhung des Ufers zum Landeplatz geeignet.

Bei Wertheim kann der jetzige Landeplatz dienen, bis von der großherzogl. badischen Regierung die hier nothwendige Beschränkung und Correction des Mains bestimmt ist.

Miltenberg wird ohne Zweifel durch den von dem Zollärare eben jetzt beschäftigten Bau eines Lagerhauses einen angemessenen Platz zum Anlegen der Dampfschiffe erhalten.

In Aschaffenburg kann der gegenwärtige Hafen auch als Landeplatz dienen.

12) Die kleineren Städte, wie Eltmann, Haßfurt u. s. w. bieten ebenfalls Plätze dar, welche zum Anlegen der Dampfschiffe benutzt werden können, wenn die Gesellschaft

nothwendig oder nützlich findet, hier Zwischenstationen zu errichten. In diesem Falle wird es im Interesse der Communen selbst liegen, hiefür die nöthigen Anstalten zu treffen, ein Umstand, welcher auch bei den anderen Communen nicht ohne Berücksichtigung bleiben dürfte.

13) Die Städte unterhalb Aschaffenburg sind sämmtlich mit geeigneten Plätzen versehen, und werden, da sich hier Hauptstationen bilden, die noch etwa nöthigen Vorkehrungen nicht fehlen lassen.

14) Unter allen Dampfbooten und deren Maschinen, welche auf der Reise durch Frankreich, England und Belgien und auf den Flüssen oder in den Werkstätten und Werften gesehen und untersucht wurden, zeichnen sich die englischen durch Tüchtigkeit des Materials, Vollkommenheit und Reinheit der Bearbeitung, Vorzüglichkeit und Dauerhaftigkeit des Mechanismus gleichmäßig aus, wenn sie auch bezüglich der Eleganz der Einrichtung von französischen Booten übertroffen werden, die aber auch bei den englischen nach Verlangen leicht zu erreichen ist.

15) Die Ansicht der verschiedenen Fluß-Dampfboote, besonders derjenigen auf der Seine und der Maas, welche beide Flüsse von fast gleicher Beschaffenheit wie der Main sind, hat die Ueberzeugung gegeben, daß mit einer geringen Modifikation der Räder dergleichen Dampfboote sich ganz für den Main eignen werden, und daß bei Durchführung der Correktion desselben, insbesondere der angemessenen Bauveränderungen bei Kitzingen und Schweinfurt, die Dampf-Schifffahrt auf dem ganzen Main bis Bamberg vollkommen ausführbar ist.

nothwendig oder nützlich findet, hier Zwischenstationen zu errichten. In diesem Falle wird es im Interesse der Communen selbst liegen, hiefür die nöthigen Anstalten zu treffen, ein Umstand, welcher auch bei den andern Communen nicht ohne Berücksichtigung bleiben dürfte.

13) Die Städte unterhalb Aschaffenburg sind sämmtlich mit geeigneten Plätzen versehen, und werden, da sich hier Hauptstationen bilden, die noch etwa nöthigen Vorkehrungen nicht fehlen lassen.

14) Unter allen Dampfbooten und deren Maschinen, welche auf der Reise durch Frankreich, England und Belgien und auf den Flüssen oder in den Werkstätten und Werften gesehen und untersucht wurden, zeichnen sich die englischen durch Tüchtigkeit des Materials, Vollkommenheit und Reinheit der Bearbeitung, Vorzüglichkeit und Dauerhaftigkeit des Mechanismus gleichmäßig aus, wenn sie auch bezüglich der Eleganz der Einrichtung von französischen Booten übertroffen werden, die aber auch bei den englischen nach Verlangen leicht zu erreichen ist.

15) Die Ansicht der verschiedenen Fluß-Dampfboote, besonders derjenigen auf der Seine und der Maas, welche beide Flüsse von fast gleicher Beschaffenheit wie der Main sind, hat die Ueberzeugung gegeben, daß mit einer geringen Modifikation der Räder dergleichen Dampfboote sich ganz für den Main eignen werden, und daß bei Durchführung der Correktion desselben, insbesondere der angemessenen Bauveränderungen bei Kitzingen und Schweinfurt, die Dampf-Schifffahrt auf dem ganzen Main bis Bamberg vollkommen ausführbar ist.